



Jon Guttu, Anne Louise Hoen og
Ingar Vaskinn

Tettstedsforbedring i Hokksund

Del 1 – Stedskarakter og byggeskikk



101

Prosjektrapport 1992

BYGGFORSK

Norges byggforskningsinstitutt

Jon Guttu, Anne Louise Hoen og
Ingar Vaskinn

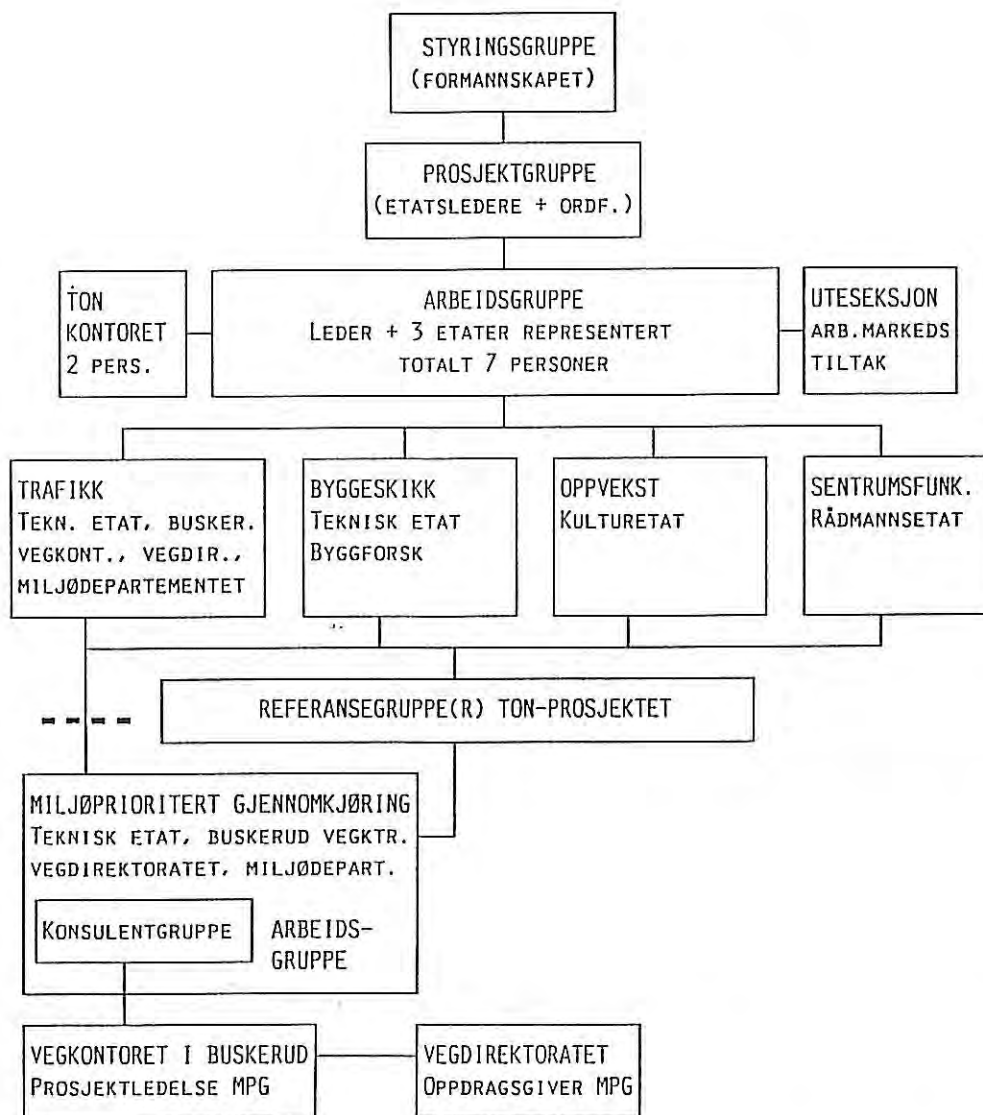
Tettstedsforbedring i Hokksund

Del 1 – En analyse av steds karakter og
byggeskikk

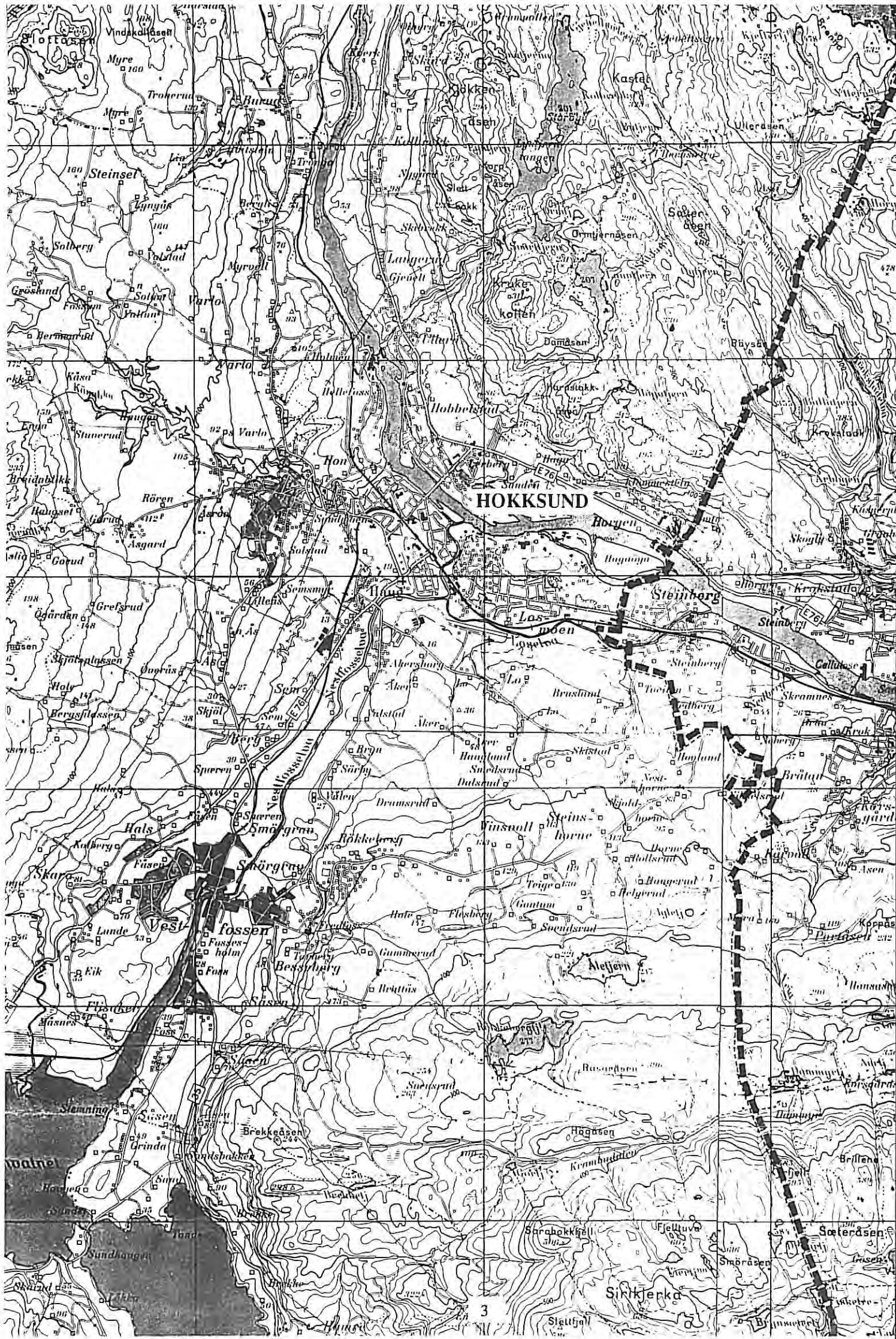


Øvre Eiker kommune
Miljøverndepartementet





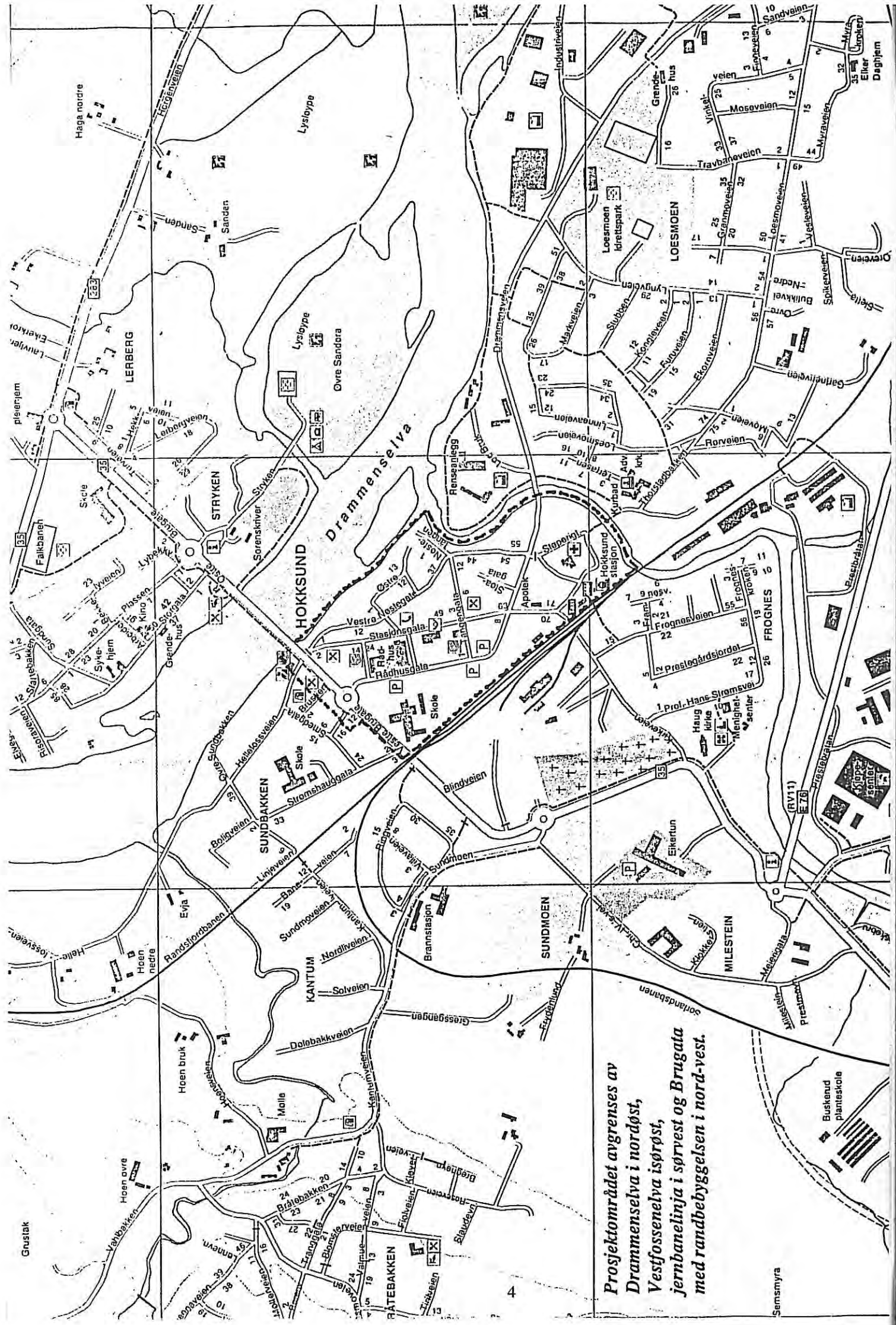
Organisasjonsplan for TON-prosjektet i Hokksund og sammenhengen med MPG-prosjektet.



HOKKSUND

Steinberg

Smørgryn



**Prosjektområdet avgrenses av
Drammenselva i nordøst,
Vestfossenelva isørst,
jernbanelinja i sørvest og Brugata
med randbebyggelsen i nord-vest.**

FORORD

Et sted er en helhet, forandrer vi på deler innenfor et sted, forandrer vi også på helheten. Derfor må stedsforbedring alltid ha helheten for øye.

Denne rapporten handler om tettstedet Hokksund og byggeskikken der, om hvordan det fysiske stedet vokste fram, hvordan det er i dag og om muligheter for å utvikle stedet videre. Den gir en helhetlig analyse av stedet som grunnlag for å forbedre det fysiske miljøet.

Rapporten er en del av Miljøverndepartementets prosjekt Trafikk, Oppvekst og Nærmiljø (TON), som departementet ser som et ledd i arbeidet med stedsutvikling. TON-prosjektet favner både om det sosiale og det fysiske miljøet. Prosjektet omfatter fire kommuner og Øvre Eiker er en av dem.

TON-prosjektet er et utviklingsprosjekt hvor kommunens egeninnsats blir viktig. I tillegg har Hokksund fått en enestående sjanse til å forbedre veisystemet og gategulvet i sentrum gjennom Veidirektoratets prosjekt Miljøprioritert gjennomkjøring (MPG) som går parallelt med TON.

Denne analysen gir også et faglig grunnlag for MPG-prosjektet i Hokksund. Rapportene Stedskarakter og Byggeskikk og Miljøprioritert Gjennomkjøring er derfor presentert som rapport 1 og 2 under hovedtittelen Tettstedsforbedring i Hokksund, og bør sees i sammenheng.

TON-prosjektet er finansiert av Miljøverndepartementet og Øvre Eiker kommune, og Norges byggforskningsinstitutt er faglig ansvarlig for denne rapporten om stedskarakter og byggeskikk.

Hokksund/ Oslo, mars 1992

Rolf M. Tyse
Øvre Eiker kommune

Kjell Spigseth
Miljøverndepartementet



INN H O L D

1. INNLEDNING	9
2. SAMMENDRAG	11
3. FAKTA OM HOKKSUND Beliggenhet, kommunikasjoner, næringsvirksomhet	15
4. HISTORISK UTVIKLING Elvebyen, stasjonsbyen, veibyen	19
5. LANDSKAP OG BEBYGGELSESMØNSTER Landskapet, tettstedsmønsteret, transportårene, landemerker, sentrumsstrukturen, bebyggelsesmønsteret, rom i bebyggelsen.	29
6. BYGNINGENE Forretning og bolig i samme hus, småbyskala, blanding av tre- og murbebyggelse, horisontalkarakteren, forskjeller fra hus til hus, fasadeforandringer.	37
7. DET OFFENTLIGE AREALET Gulvet, overflaten i tettstedet, overvannssystemet, parkering, møbler og utstyr.	47
8. PROBLEMOMRÅDER Brugata Bruhjørnet Stasjonsgata Rådhusplassen Styvehjørnet Stasjonsområdet Rådhusgata	55
9. ARBEIDSMETODE Hva er byggeskikk, hvordan analysere et sted, strategi for bedre byggeskikk, kommunens engasjement, konkrete resultater hittil.	77
10. LITTERATUR	



"I årevis har man kjørt gjennom Hokksund uten å oppdage det"

1. INNLEDNING

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

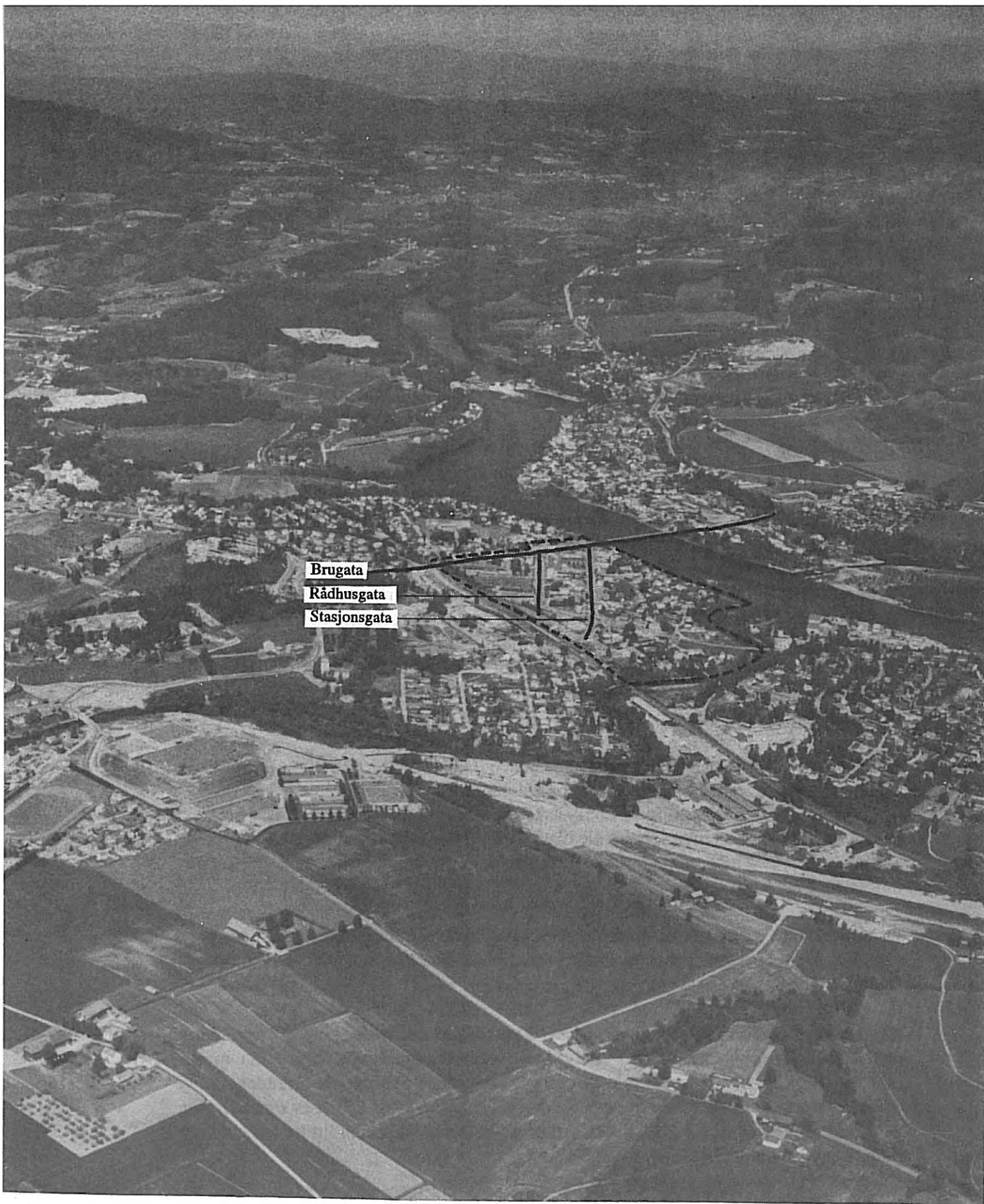
"Et annet av Østlandsregionens ledende ikkesteder er Hokksund. I årevis har man kjørt gjennom Hokksund uten å oppdage det, selv om man har rykket til ved Kina-restauranten i svingen. Etter hvert har vi jo fått vite at Julie Ege er blitt kulturpersonlighet i Hokksund, men det er ikke nok til å gjøre Hokksund 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."

I dette avsnittet er setningen "I årevis har man kjørt gjennom Hokksund uten å oppdage det.. ." spesielt viktig og sann. Etter at Stasjonsgata ble avstengt og måtet fra en helt annen kant, ble faktisk hele stedet mer usynlig, og etter at hovedveien til Kongsberg ble lagt helt utenom Hokksund, har vel stedet forsvunnet helt fra de to forfatternes bevissthet, dersom de da ikke hører på Ski-NM eller skulle ha spesielt lyst på et måltid kinamat på veien fra Geilo. Frønes og Hompland har sannsynligvis aldri satt sine ben i Stasjonsgata. De serverer en morsom karikatur og retter søkelyset mot det norske tettstedet. Og her er Hokksund en typisk representant: opprevet bebyggelse, bildominans og et lurvete veilandskap.

Nå vil stedet Hokksund snu på denne situasjonen. Under mottoet "fra ikke-sted til møtested", satset Øvre Eiker kommune på å delta i Miljøverndepartementets utviklingsprosjekt. Forbedring av det fysiske miljøet er en hovedpillars i TON-prosjektet. Stedet som rommer så mye spennende historie, som er omgitt av et så vakkert kulturlandskap, og med en majestetisk lakseelv som livsnerve, fortjener et velstelt og innbydende sentrum.

Denne analysen gir et grunnlag for stedsutvikling både når det gjelder bygninger og gategulv. Den representerer starten på en spennende utvikling av Hokksund som "møtested".

Rapporten er inndelt i hovedtemaer. Etter en kort faktabeskrivelse (kap 3.), kommer en historisk analyse (kap. 4), deretter analyseres det fysiske miljøet på forskjellige nivåer (kap. 5, 6 og 7). I kap. 8 har vi fokusert på syv geografisk avgrensede områder som vi mener er svake deler av sentrum og spesielt trenger forbedring. Hvert av områdene er analysert og forslag til konkrete tiltak satt opp. Til slutt i rapporten litt om arbeidsmetode (kap. 9) og litteratur (kap. 10).



*Tettstedet sett fra sør.
Hokksund ligger i et stort landskapsrom med Drammenselva som hovedtrekk.
Brugata løper vinkelrett over elva, Stasjonsgata og Rådhusgata går i diagonal
mot jernbanestasjonen og avviker fra retningene i storlandskapet.*

2. SAMMENDRAG

Tettstedet Hokksund (6500 innb) er blitt til som et kommunikasjonsknutepunkt ved Drammenselva. Stedet har et variert næringsliv, er administrasjons- og servicesenter for Øvre Eiker kommune, og har et godt skole- og idrettstilbud. Drammenselva er kjent som lakseelv, og Hokksund er det beste fiskestedet.

UTVIKLINGEN AV TETTSTEDET

Stedets utvikling kan deles i tre faser etter den dominerende transportformen:

- * **Elvebyen** Hokksund vokste fram som fergested, med sagbruk og utskipning av trelast på 1700 tallet. "Sølvveien" til Kongsberg gikk over Hokksund. Det opprinnelige tettstedet, veien var først etappe av Norges eldste riksvei, bygget omkring 1624. Landsbyen Gamle Hokksund ligger fremdeles på østsida av elva.
- * **Stasjonsbyen** grodde fram etter at jernbanen ble anlagt i 1867, grodde fram og tettstedet vokste sterkt som følge av industrietablering. Stasjonsgata og det nåværende sentrumsområdet på vestsida ble dannet.
- * **Veibyen** ble til som resultat av bilismens framvekst i etterkrigstida. Veisystemet ble den kraftigste magneten for etablering. I begynnelsen skjedde dette langs Stasjonsgata og Brugata. Etterhvert som trafikkårene ble lagt mer perifert kom veksten der, som i Eikersenteret, kjøpesenteret ved den nye hovedveien sør i tettstedet.

TON- og MPG-prosjektet har som mål å styrke det nåværende sentrumsområdet slik at Hokksund fortsatt kan være det funksjonelle og kulturelle tyngdepunktet i kommunen.

LANDSKAP OG BYGGESKIKK

Hokksund ligger midt i et stort landskapsrom som har tre hovedretninger. Bunnen i dette rommet, en gammel innsjøbunn, er den sletta hvor Hokksund ligger i dag. Tettstedet fordeler seg både på vestsida og østsida av elva, selve sentrum er derimot konsentrert til et rektangel på ca 800 x 300 m i sørvest.

Sentrumsstrukturen er først og fremst dannet av Brugata og Stasjonsgata. Brugata forholder seg klart til storlandskapet med elva og danner et hovedtrekk gjennom tettstedet. Stasjonsgata, som er den funksjonelle hovedgata er lagt som diagonal mellom brua og Jernbanestasjonen og angir dermed en avvikende retning fra dalene, elveløpet og jernbanetraseen. Både Stasjonsgata og Rådhusgata virker "retningsløse" fordi en fra sletta ikke har synskontakt med elva og fordi landskapsrommet er så stort (se foregående kart og bilde)

Bebyggelsesmønsteret er delvis lineært, langs gateløpene, delvis kan vi se tilløp til kvartaler. Disse prinsippene står i konflikt med hverandre og med den opprinnelige villabebyggelsen. Kommunen må bestemme seg for hvilke mønstre som skal føres videre i de forskjellige delene av sentrum.

Sentrumsfunksjonene er fordelt forholdsvis jevnt langs Stasjonsgata i 500 m lengde. Derfor savnes et funksjonelt og romlig tyngdepunkt, en storstue i sentrum

BYGNINGENE

Bebyggelsen i Hokksund har karaktertrekk som det er viktig å holde på. Samtidig finner vi svakheter som kan utbedres slik at stedet styrkes både funksjonelt og estetisk. De viktigste trekkene ved bebyggelsen er:

- * Forretning og bolig i samme hus, en viktig funksjonell kvalitet, som styrker den sosiale kontrollen med sentrum og menneskeliggjør stedet etter forretningenes stengetid.
- * Småbyskala, toetasjes bygninger, et stort innslag av småhus Dette er den viktigste forutsetningen for stedets vennlige målestokk og bør beholdes ved nybygging.
- * Blanding av tre og murbebyggelse er karakteristisk for byggeskikken i sentrum. Materialene reflekterer både bygningens status og tidsperioden.
- * Horisontal todeling av hus, er et fenomen vi ser i de fleste norske tettsteder, særlig i trebebyggelse. Forretningsdriften i første etasje utvider vindusflatene på en slik måte at glassfasaden blir dominerende. Dette forsterker et horisontalt drag i gateløpet som gjør fasaderekken ensformig og mindre fortellende. Å få hvert hus "ned på bakken" blir viktig i byggeskikkarbeidet.
- * Store forskjeller fra hus til hus gir variasjonsrikdom og forteller om stedets historie. Flere steder blir imidlertid forskjellige for store, fordi for mange faktorer varierer på en gang. Farge er et effektivt og billig middel til å dempe kaoset. På lengre sikt kan ny bebyggelse være med å skapt helhet i tettstedet.
- * Omfattende fasadeforandringer har fratatt endel hus den opprinnelige karakter og visket ut historien deres. Der det er mulig, bør bygningene tilbakeføres til en bestemt stil. Der forandringene har gått for langt, bør huset stå slik det er eller bygges videre om til 90 års stil.

Vi har funnet fram til ordet "**kavalkade**" som uttrykk for byggeskikken i Hokksund og hvordan vi skal pleie den. Ordet tilsier at vi skal se på hvert hus som et originalnummer i en forestilling hvor tettstedet forteller om seg selv.

INNSATSOMRÅDER

I analysen har vi definert sju innsatsområder, steder som bør prioriteres innenfor sentrum:

- * Brugata, med sin kaotiske byggeskikk utgjør et dominerende, men ikke bare positivt hovedtrekk i tettstedet. Brugata kan utvikles til en trafikkåre med miljøkvaliteter, som gir besøkende oversikt over landskapet og stedet.
- * Bruhjørnet, danner entreen til sentrum fra øst. I dag er det tidligere veikrysset stengt for biler til og fra Stasjonsgata. Dette er det mest trafikkerte punktet i Hokksund, og denne muligheten bør utnyttes positivt til å gi atkomst til hovedgata Stasjonsgata.
- * Stasjonsgata, stedets pulsåre, forbinder de fleste funksjonene, og er "sentrum" for Hokksundfolket. Gata bør åpnes i nord, få høyere opparbeidelsesstandard og trekker, og ledige tomter bør bebygges. Kjørehastigheten bør senkes i forhold til Brugata og Rådhusgata.
- * Rådhusplassen, bør utvikles til en representativ plass, en "storstue" i tettstedet. Dette arbeidet er allerede igang.
- * Styvehjørnet, er nå dominert av gjennomfartstrafikk fra sør, og trenger pleie og supplering av bygninger for å bli et byrom.
- * Stasjonsområdet, har en viktig funksjon som avslutning av sentrumsgata i sør, men trenger vitalisering i form av bygninger, funksjoner og kvalitetsheving av gulvet.
- * Rådhusgata, har i dag en ren trafikkfunksjon, og virker som barriere mellom skoleområdet og rådhusområdet. De to områdene bør bindes sammen visuelt ved hjelp av bl.a. vegetasjon, og hastigheten på bilene bør dempes.

Aktieselskabet Holmen-Hellefos



Aktieselskapet Holmen-Hellefos ble grunnlagt i 1898. Bedriften har gjennom årene gjennomgått mange og store ombygginger og moderniseringer. Fabrikken produserer avisepapir og forskjellige blekede og ublekede trykk-kvaliteter. I egne kraftstasjoner produseres årlig ca. 70 GWh elektrisk kraft.



Hokksund er et kommunikasjonspunkt ved Drammenselva 17 km vest for Drammen.



I 1990 ble det fisket ca 12 tonn laks i Drammenselva ved Hokksund. Laksefisket er grunnlaget for kultiveringsarbeid og laksefestivaler.

3. FAKTA OM HOKKSUND

ET KOMMUNIKASJONSKNUTEPUNKT

Hokksund ligger sentralt i Østlandsområdet og Buskerud fylke, ved Drammenselva, 17 km fra Drammen og 60 km fra Oslo. Hokksund er kommunesenter med ca. 6.500 innbyggere og er største tettsted i Øvre Eiker kommune. Tettstedet deles av Drammenselva og Vestfosselva/Nøsteelva. På grunn av elvemøtet og dreiningen av Drammensdalen fra vest til nord, har Hokksund vært et naturlig knutepunkt for kommunikasjon helt fra starten av sølvgruvene på Kongsberg og industrialiseringen langs Drammensvassdraget.

BASERT PÅ JORDBRUK, HANDEL, INDUSTRI OG ADMINISTRASJON

Hokksund er omkranset av Eikerbygdene med sitt rike kulturlandskap. Typisk er også de vide jordbruksbygdene sør og vestover mot Fiskum og Eikeren. Holtefjell i nordvest og Sirikirke i sør er viktige landemerker og utfartsområder. Opplandet for handel og service er i hovedsak de øvrige tettstedene i kommunen (Vestfossen, Ormåsen, Darbu, Skotselv) samt Modum og Sigdal.

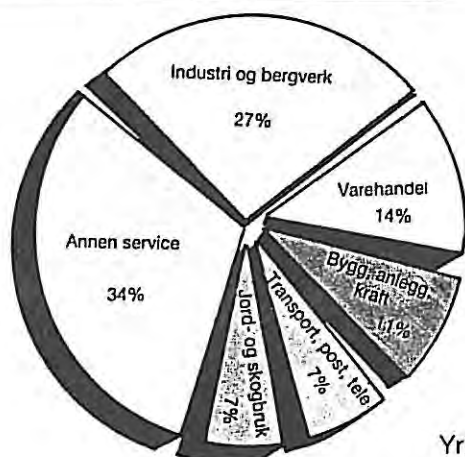
Hokksund har i dag et variert næringsliv. Tradisjonelt har jordbruksnæringa og treforedlingsindustrien stått sterkt. Dette gjenspeiles i dag ved bla. Eiker Mølle og Kornlager A/L og Holmen-Hellefoss A/S. Næringsvirksomheten preges i dag av et bredt spekter av små og mellomstore bedrifter. Hokksund har et godt industrimiljø, spesielt innen mekanisk og elektroteknisk industri.

Som handelssted har Hokksund mange bransjer representert, men møter konkurranse fra flere kjøpesentra i Drammensregionen. Eikersenteret på Prestaker ca. 1 km fra sentrum, er også en konkurrent til forretningene i sentrumsområdet.

Rådhuset med bibliotek og svømmehall ligger i Stasjonsgata, som også er stedets handlegate. Hokksund er også et viktig sted for undervisning, med barneskole, ungdomsskole og videregående skole. Det betyr at en stor del av distriktets barn og ungdom daglig har sin vei gjennom sentrumsområdet.

VIRKSOMHET, SERVICE OG KULTUR I HOKKSUIND

<p>PRODUKSJONSBEDRIFTER: BL.A.</p>	<p>EIKER MØLLE OG KORNLAGER A/L HOLMEN-HELLEFOSS A/S EB-NORSK KABEL A/S OSO VARMTVANN A/S EIKER DAMPSAG & HØVLERI</p>
<p>SERVICE BL.A.</p>	<p>: DIVERSE FORRETNINGER TRE RESTAURANTER TRE BANKER POST APOTEK TRYKKERI CAMPINGPLASS ET MINDRE HOTELL</p>
<p>OFFENTLIGE INST. BL.A.</p>	<p>: RÅDHUS M/BIBLIOTEK OG SVØMMEHALL TRYGDEKONTOR, LENSMANNSKONTOR BARNESKOLE UNGDOMSSKOLE VIDEREGÅENDE SKOLE BARNESYKEHUS KURBAD SORENSKRIVEREN I EIKER, MODUM OG SIGDAL ARBEIDSKONTORET FOR MIDTRE BUSKERUD</p>
<p>IDRETT OG KULTUR BL.A.</p>	<p>: FLERE IDRETTSLAG INNEN SKI, FRIIDRETT, FOTBALL, HÅNDBALL, TURN, TENNIS, PADLING, SVØMMING, ORIENTERING, SKYTING. FLYKLUBB/FLYPLASS KOR, KORPS, HISTORIELAG KUNSTFORENING UNGDOMSKLUBB LOKALRADIO JEGER- OG FISKERFORENING KLEKKERI OG SETTEFISKANLEGG LAKSEFESTIVAL</p>



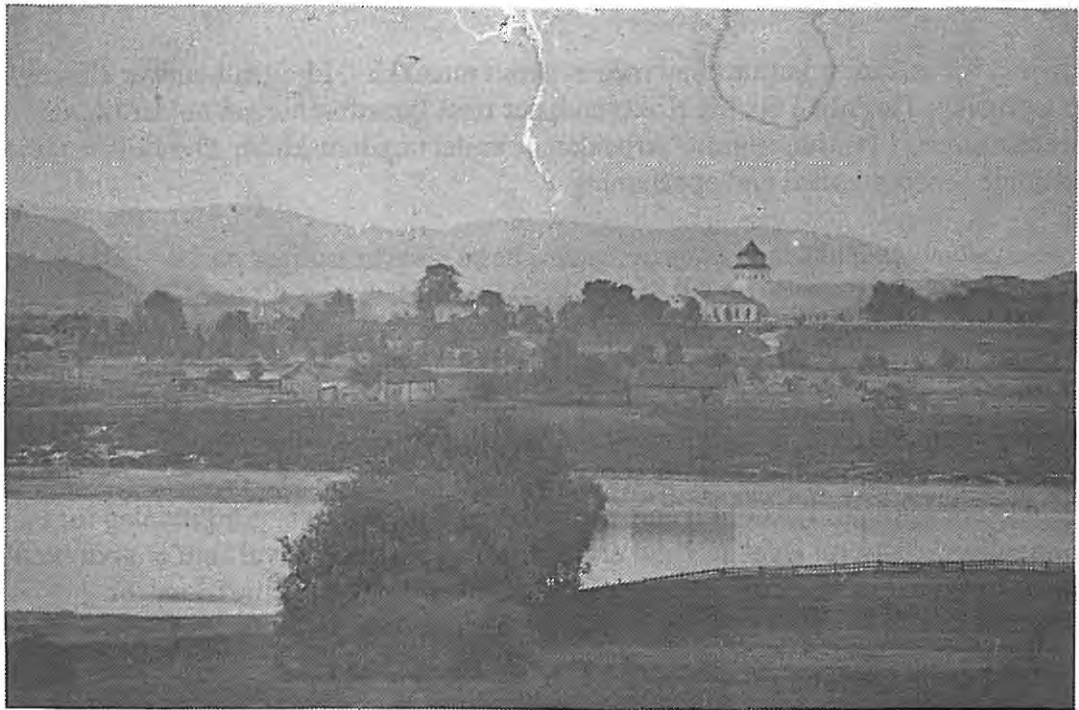
Yrkesbefolkningen i Øvre Eiker fordeler seg slik på næringene:

BÅDE KULTUR OG LAKS

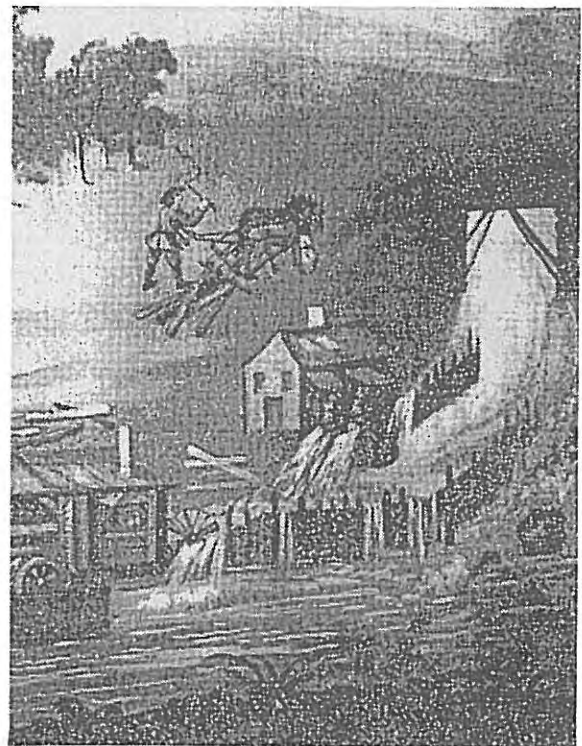
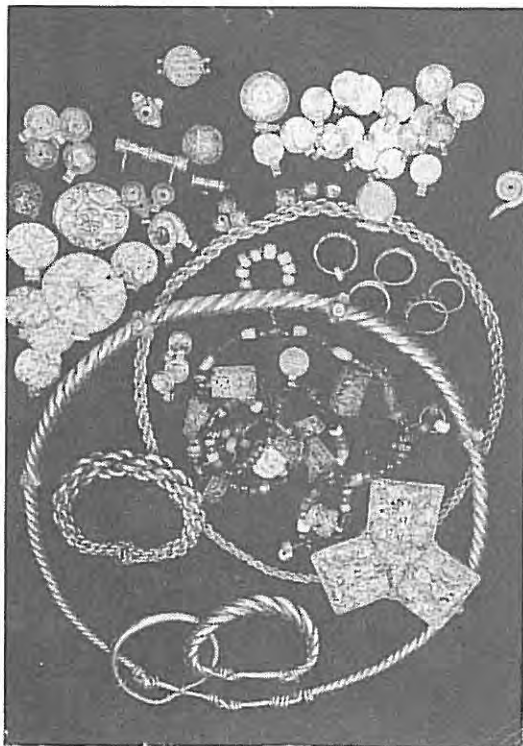
Hokksund har et variert kulturtilbud med et aktivt musikkliv. Idrettstilbudet er allsidig med flere idrettslag. Tingstua i Gamle Hokksund, der også kunstforeningen holder til, har kunstutstillinger. I samfunnshuset "Arbeideren" er det ungdomsklubb. Øvre Eiker radio har daglige sendinger med god oppslutning.

Drammenselva ved Hokksund er en av landets beste elvestrekninger for laksefiske. Totalbestanden av laks er på ca. 30 tonn. I 1990 ble det fisket ca. 12 tonn. Fisket i Drammenselva er unikt da det i sin helhet holdes åpent for allmennheten. Det drives et aktivt kultiveringsarbeid ved Hellefoss klekkeri og settefiskanlegg. Dette anlegget har gjort seg bemerket som et senter for slik virksomhet i landet, og har også gjort seg kjent utenfor landets grenser. Anlegget drives av Østsiden Jeger og Fiskeforening.

For Hokksund har laksefisket blitt en nisje i turistnæringen og bla. gitt grunnlag for en campingplass i sentrum. Hver sommer arrangeres det en laksefestival som er godt besøkt. I tillegg til betydningen for turistnæringen er laksefisket en viktig miljøfaktor for Hokksunds befolkning både mht. rekreasjon og opplevelser.



På begynnelsen av 1800-tallet var kirken det framtrædende huset på vestsida. Ellers var sletta dyrkamark med endel mindre stuer og uthus.



Den karolingiske gullskatten som ble funnet på Hoen-gården vitner om bosetting på store gårder allerede på 900-tallet. Sagbruk og utskipning av trelast ble en viktig næringsvei på 1700 tallet.

4. HISTORISK UTVIKLING

For å forstå stedets egenart, må vi forstå dets historie.

Hokksunds 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 **Veibyen**, stedet slik vi kjenner det idag, 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 bygget.

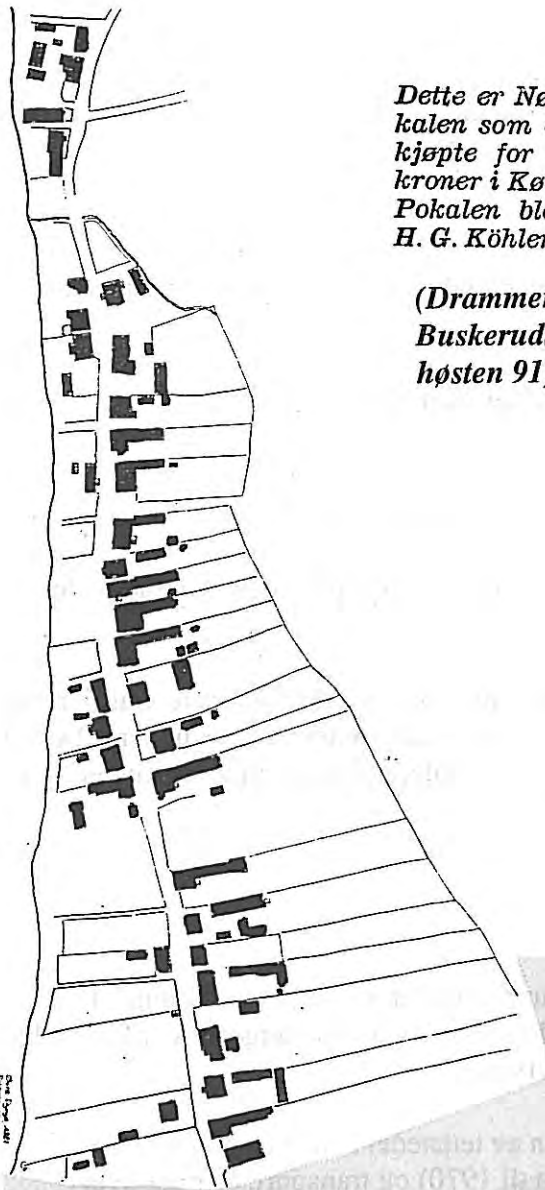
ELVA GA GRUNNLAGET (- 1867)

Navnet Hokksund kommer av Haugsund, som antakelig betyr "sundet ved Haug". Det beskriver to viktige landskapselementer i området, nemlig morenehaugen, hvor kirken ble bygget på 1100-tallet, og sundet, hvor elva ble krysset.

Elva har spilt en avgjørende rolle for utviklingen av tettstedet helt fram til midten av forrige århundre. Her foregikk fløting (helt fram til 1970) og transport, ferging over sundet, og utskipping av varer på prammer og båter for transport til Drammen og videre til Europa. Elva ga næringsgrunnlag i form av fisk (ikke minst laks), sagbruk og tresliping. Om vinteren skar man is for salg.

Fra sundet ved Haug til gruvene på Kongsberg ble Norges første riksvei anlagt. Det var kong Christian IV som fikk bygget den i årene 1625-30, for å transportere sølv fra Kongsberg til ventende båter fra Danmark.

Det berømte glassverket Nøstetangen lå i Hokksund. Her ble det produsert glasskunst av verdensklasse for to hundre år siden. Det var i drift fra 1741 til 1777. Da måtte det innstille fordi det var mangel på trekull i distriktet. Konkurransen om kullet med lokal gruvedrift og sølvverket på Kongsberg ble for stor, og glassverket ble flyttet til Hurdal. Vi kan fremdeles finne glassrester i jorda der glassverket lå, på tungen der Vestfosselva munner ut i Drammenselva.

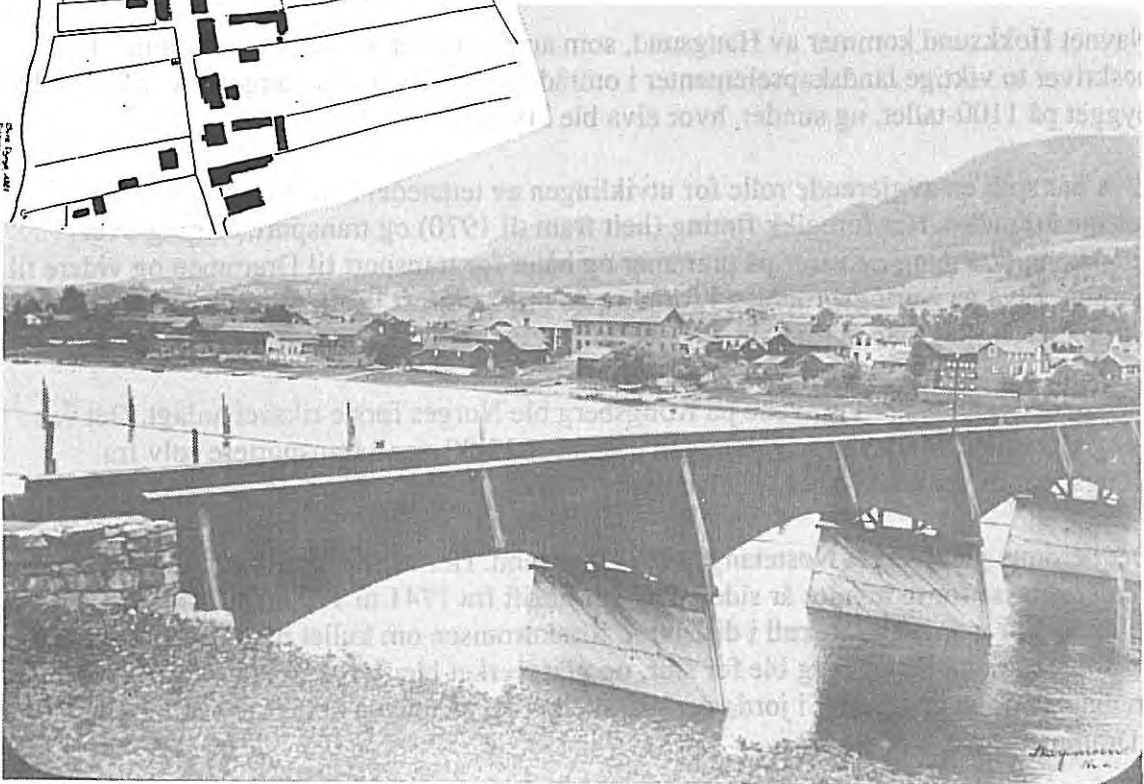


Dette er Nøstetangen-pokalen som en nordmann kjøpte for 2,2 millioner kroner i København igår. Pokalen ble gravert av H. G. Köhler i 1751.

(Drammens Tidene og Buskeruds Blad høsten 91)



Om Dage 1841



Gamle Hokksund ble bygget som en mellomeuropeisk landsby med håndverk og handel mot gata og dype teiger med dyrking og husdyr på baksida. Med brua åpnet i 1853 mistet Gamle Hokksund mye av sin betydning.

Det eldste bevarte bygningsmiljøet er Gamle Hokksund på østsida langs elva nordover mot Hellefoss. Her lå middelalderbyen, med den sentrale Storgata som i sin tid var full av liv og virke: Håndverksbedrifter, salgsboder, spise- og skjenkesteder. Vi kan anta at terrenget med den slakke hellingen ned mot elva var en grunn til at Gamle Hokksund ble lagt på østsida.

Bebyggelsens lineære struktur er sjelden i Norge, og tilsvarer en mellomeuropeisk landsbytradisjon: husene ligger tett ut mot gaten, og hver eiendom har en lang, smal parsell på baksiden av huset, med plass for uthus, dyr og noe dyrkingsareal.

JERNBANEN SKAPER VEKST PÅ VESTSIDA (1866-1958)

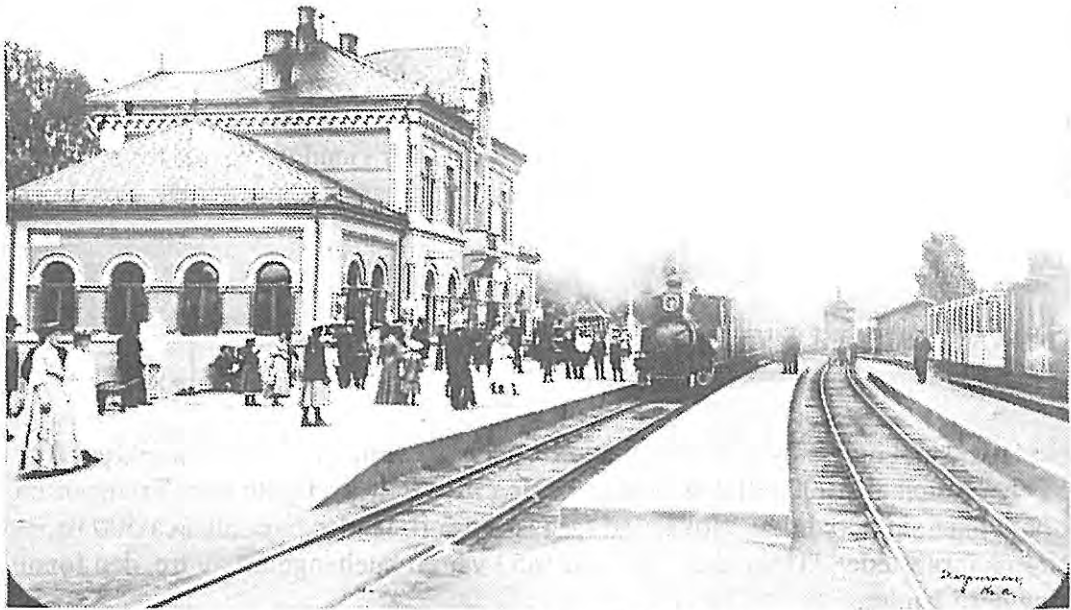
Gamle Hokksund hadde bygget seg opp som et sundsted med ferge for kjøretøyer fra 1625. Fra midten av 1800 tallet skjer viktige ting med transportsystemet: Transporten over land øker sin betydning. Hokksund får fast bruforbindelse over elva ca 500 m nedstrøms fergestedet. "Haugrund Bro" fra 1853 var en buehengebru av tre, den første i sitt slag her i landet.

Relativt kort tid etter kommer jernbanen til Hokksund. Den blir bygget på sørvestsida av Drammenselva. Randsfjordsbanen blir åpnet i 1866, og få år etter kommer "sidelinjen" Kongsbergbanen som tar av i Hokksund. Stedet er blitt et jernbaneknutepunkt og stasjonsbyen Hokksund utvikler seg. Stasjonen blir lagt ca 500 m sørvest for bruhodet, antakelig fordi terrenget lå til rette for det. Mellom bruenden og den nye stasjonen blir stedets nye hovedgate, Stasjonsgata, stukket ut. Den blir liggende som en rett diagonal i forhold til elva og landskapets hovedretning. Stasjonsgata ble anlagt som en grusvei, en villavei uten "urbane" ambisjoner, og med innslag av bjørketrær langs veien. Stasjonsgata avløste den gamle allfarveien Nøstegate, som gikk i en mer kromet trase, og hadde forbundet sundstedet, Nøstetangen og kirken. Nøstegatene ligger i dag som idylliske og godt bevarte boligater mellom Stasjonsgata og elva.

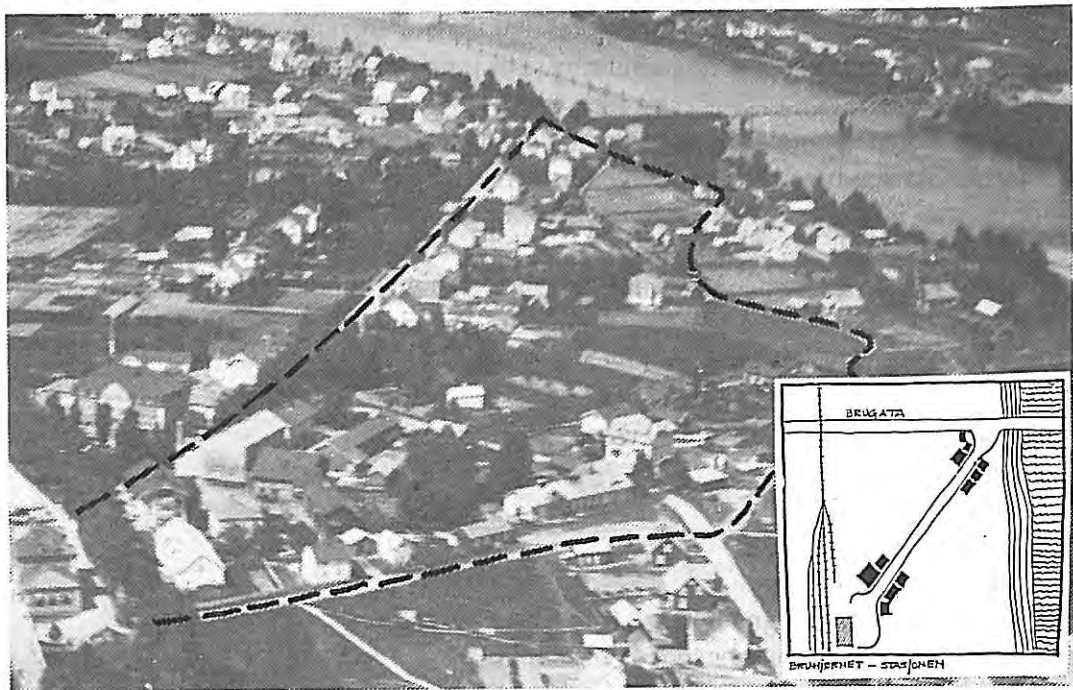
Haugrund er et sted i framgang og vekst i årene 1870 til 1930, og tyngden av investeringene skjer på vestsida, i tilknytning til jernbanen.

Viktige nyetableringer i denne perioden er:

- Hellefos Tresliperi, 1880, med 100 arbeidsplasser i 1920
- Eiker jernstøperi,
- Hokksund Meieri, 1891,
- Realskolen, 1902,
- Eiker Dampsag, 1910,
- Eiker Sparebanks storslagne nybygg fra 1917, som skulle tjene som lokale for kommunestyret i nesten 70 år.



Etter at Randsfjordbanen ble åpnet i 1866 utviklet Hokksund seg til en stasjonsby på vestsida av elva. Jernbanen ga utviklingsmuligheter for industri og handel, og tettstedet vokste raskt rundt århundreskiftet.



Sentrumsområdet rundt 1930. Stasjonsgata ble trukket langs en rett linje mellom bruenden og stasjonen. Den avløste den gamle allfarveien Nøstegate som gikk i en slyng bortom Nøstetangen. I hver ende oppsto et tyngdepunkt, mens midtpartiet lenge lå som villahager og jorder. ("Kjøttbeinstrukturen").

Bortsett fra tresliperiet, ble alle disse bygningene lagt til Stasjonsgata og området rundt stasjonen. Jernbanen ble ansett å være svært viktig. For eksempel ble følgende vilkår knyttet til en privat gave på kr. 20.000 til en kommunal middelskole: "at skolen oppføres i nærheten av Haugsunds jernbanestasjon". Skolen sto ferdig til bruk i august 1902. (I dag inngår den, i en maltraktert form, som en del av bygningsmassen i ungdomsskolen). Jernbanens betydning for stedet Hokksund ved begynnelsen av århundret, kan vi lese fra Aschehougs konversasjonsleksikon 1922:

"Haugssund, strandsted omkring jernbanestasjonen av samme navn ved Drammen-Randsfjordbanen, hvor Sørlandsbanen tar av. I strandstedet, hvor der er sparebank, apotek, kommunal høiere almennskole og flere hoteller, er der en trømassefabrik, et høvleri, en cementvarefabrik, et elektrisitetsverk, et meieri, flere møllebruk, et jernstøperi m.m. Der bodde i 1900, 569 mennesker i 111 huse."

(Den pussige betegnelsen "strandsted" kan ha sammenheng med stranda på østsida og hotellet der. Drammenselva ligger forøvrig bare en meter over havet i Hokksund og tidevannet merkes helt opp til Hellefoss).

Fra gammelt av hadde østsida hatt både sorenskriveren, lensmannen, og Tingstua, som var rettslokale og kommunehus. Etterhvert flyttet kommunaladministrasjonen til vestsida. Den eneste satsingen i Gamle Hokksund i denne perioden, er byggingen av Arbeider'n, arbeidernesammfunnets moderne forsamlingshus i Storgata, tegnet av arkitekt Frode Rinnan i 1939. Butikkene i Gamle Hokksund blir nedlagt eller flyttet. Den nye sentrale barneskolen (1953) ble lagt på Lerberg, utenfor begge sentrumsdannelsene. Den introduserer en ny tendens i tettstedsutviklingen med større spredning av funksjonene. Dermed forsvinner de gamle lokale samlingsstedene ved skolene Gamle Hokksund og Milestein (skole for stasjonsbyen).

BILEN BLIR DOMINERENDE (1958 -)

Vi har valgt å la året 1958 markere innledningen til vei byen Hokksund. Stedet hadde riktignok lenge hatt en betydelig gjennomfartstrafikk, men i 1958 bygges en ny, moderne bru over elva, den brua som er der i dag. I 1960 ble bilen frigitt, dvs at man ikke lenger trengte kjøpetillatelse for å kunne kjøpe ny bil. Sammen med generell økonomisk vekst gir dette grunnlaget for en sterk økning av biltrafikken. Med bilens frammarsj i etterkrigstida, mister jernbanen etterhvert mye av sin betydning for tettstedet. Tyngdepunktet i Stasjonsgata forskyves mot gjennomfartsveien Brugata. Brugata var en del av riksveien mellom Drammen og Kongsberg, og 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 utnyttet, og ligger med eplehager og annet dyrkingsareal langs fortauene.

Fram til 1970 hadde de fleste hus i Hokksund sentrum en enhetlig karakter og skala: To etasjer, saltakshus i tre eller pusset mur, fasadelengde 8-12 meter, med forretninger i første og boliger i andre etasje. Rundt 1970 bygges flere nye hus som bryter med disse prinsippene, det største er Rådhuset, med 96 meter lang fasade og fire etasjer.



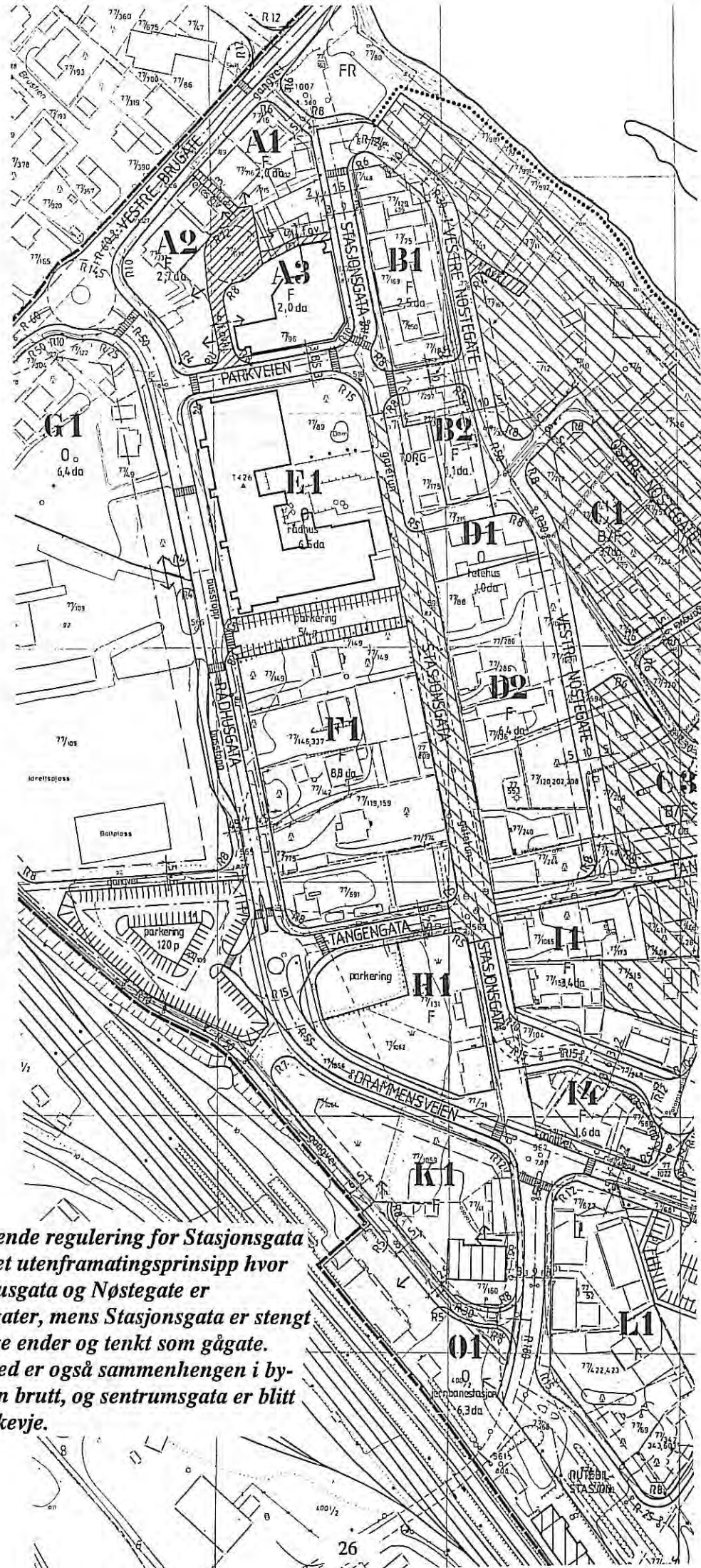
Stasjonsgata 1946. Gategulvet er udifferensiert og brukes hovedsaklig av syklistene og fotgjengere. Villahagene på vestsida får fortsatt dominere synsbildet.



Stasjonsgata 1991. Bilene behersker mesteparten av gategrunnen. Vest-sida er bebygget, men mye av karakteren i gatebildet er der fremdeles. Husrekka på østsida er lite forandret.



Bjørkerekke i vekst og fall: 1905: nyplantet bjørkerekke. 1935: bjørkene har vokst seg store. 1991: bjørkene er borte. Pilen angir samme hus.



Gjeldende regulering for Stasjonsgata viser et utenframatingsprinsipp hvor Rådhusgata og Nøstegate er mategater, mens Stasjonsgata er stengt i begge ender og tenkt som gågate. Dermed er også sammenhengen i byplanen brutt, og sentrumsgata er blitt en bakeveje.

Stasjonsgata får gjennom 60- og 70-årene sterkt økende biltrafikk og blir utrivelig for fotgjengerne. Kommunen regulerer derfor en parallell avlastningsvei, Rådhusgata, med mateveier inn til hovedgata fra vest. Rådhusgata får en utforming for større hastighet, med slakke kurver og stor bredde. Veigeometrien bryter med sentrumsstrukturen. Samtidig blir handlegata stengt for innkjøring både i nord og sør. Denne trafikksaneringen får blandet mottakelse fra brukere og forretningsdrivende. De gode intensjonene om å bedre trafikkforholdene for fotgjengerne, fører til at gata blir liggende i en bakevje og en del av kundegrunnlaget til forretningene forsvinner. Aktiviteten i gata går tilbake, og flere butikker må stenge på 80-tallet.

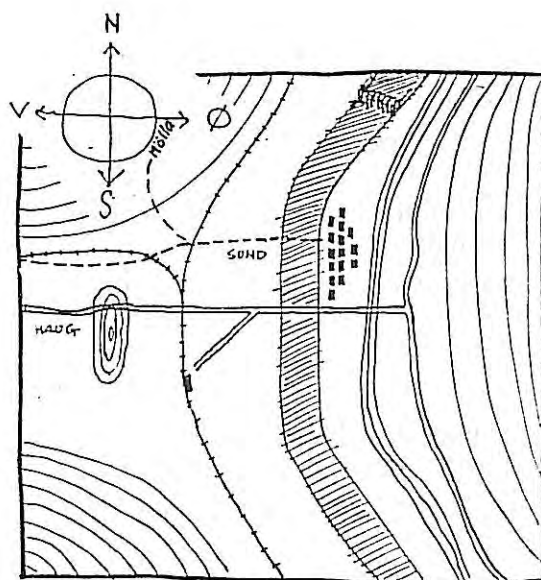
Rådhusgata og tverrgatene inn mot Stasjonsgata gir utgangspunkt for et nytt bebyggelsesmønster. Istedet for det tradisjonelle lineære mønsteret, innføres en urban kvartalstruktur. Rådhuset utgjør i seg selv et helt kvartal. Eiker Sparebanks nybygg og Kremmerhuset er biter i et nytt kvartal (se illustrasjon s. 32).

Hokksund sentrum blir stadig mer plaget av gjennomfartstrafikken på riksvei E-76, Drammensveien, utover i 1970 og 1980 årene. I 1989 legges veien utenom tettstedet. Nå skjer veksten og nyetableringer ute ved den nye riksveien, både med industri og forretninger. Eikersenteret blir stedets nye kraftsentrum, ca 1 km sør for Stasjonsgata. Det nye senteret forsterker stagnasjonen i den gamle handlegata. Fra å være kommunens aktive servicesenter og sosiale knutepunkt, blir gata til en søvnig, annenrangs gatestump. Stengningen av Stasjonsgata over jernbanelinja i 1983 brøt forbindelsen mellom gata og Frognes boligområde. Dette ble dermed liggende nærmere det nye kjøpesenteret. Mange frykter i dag at kommunen vil oppleve en splittelse mellom et administrativt senter og et handelssentrum utenfor tettstedet.

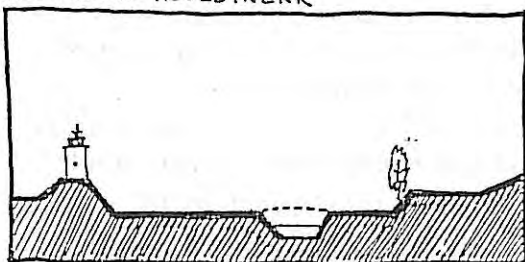
De nåværende planene for sentrumsområdet viser liten forståelse for stedets iboende kvaliteter og truslene mot området. Reguleringsplanen for sentrum er basert på utenfra mating fra Rådhusgata og Nøstegata. Tanken er at "plommen i egget", Stasjonsgata skal skjermes mot gjennomkjøring. Prisen for dette er ikke bare en kronglete atkomst til Stasjonsgata med mindre handel og butikkdød, men at Nøstegata, som i dag er en fredelig idyll, vil utvikle seg til en trafikkåre med parkeringsplasser og bakfasader.

OPPSUMMERING.

Hokksunds historie er en typisk tettstedshistorie. Fra en situasjon hvor den økte ferdselelen dannet grunnlaget for stedet og bandt det sammen, har vi kommet i en situasjon hvor trafikken splitter og ødelegger og hvor veiløsningene ikke har klart å utnytte trafikken som stimulans samtidig som det blir levelige forhold for fotgjengere og syklister. Kan kommunens satsing på TON og MPG være en vei ut av uføret? Kan handel, service, fotgjengere, syklister og en nødvendig del av biltrafikken få plass i samme gate og gjøre Hokksund til et trivelig sted å være for alle?



HOKKSUND - HØVEDTREKK



Hokksundlandskapet kan forklares gjennom et snitt øst-vest. Den tidligere innsjøbredden kan fortsatt observeres som en bratt furukledd skrent på østsida. Et viktig landskapstrekk å ta vare på.



Mens brugata og jernbanelinja forholder seg klart til storlandskapet, løper Stasjonsgata og Rådhusgata diagonalt over sletta. Derfor følelsen av "retningsløshet" i Hokksund sentrum.

5. LANDSKAP OG BEBYGGELSESMØNSTER

Her beskriver vi stedet Hokksund etter "nivåmetoden" fra landskapsnivået og ned til detaljene i Stasjonsgata. En slik framgangsmåte er nødvendig for å få tak i stedets karakter. Hokksunds egenart ligger ikke først og fremst i de enkelte bygningene, men i forholdet mellom bebyggelsen, de viktigste kommunikasjonsårene, elva, og landskapet rundt.

EN SLETTE I ET TREARMET LANDSKAPSRØM

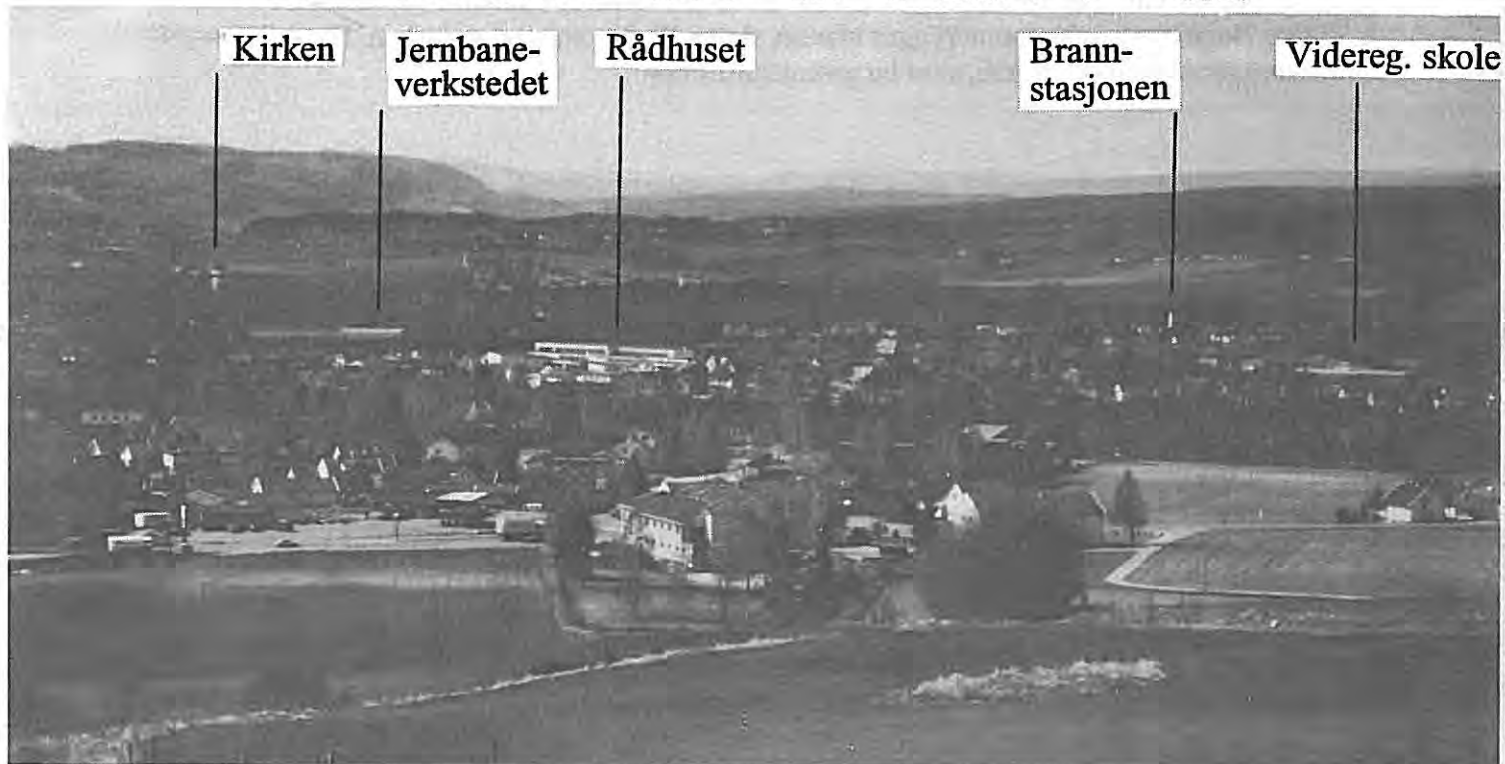
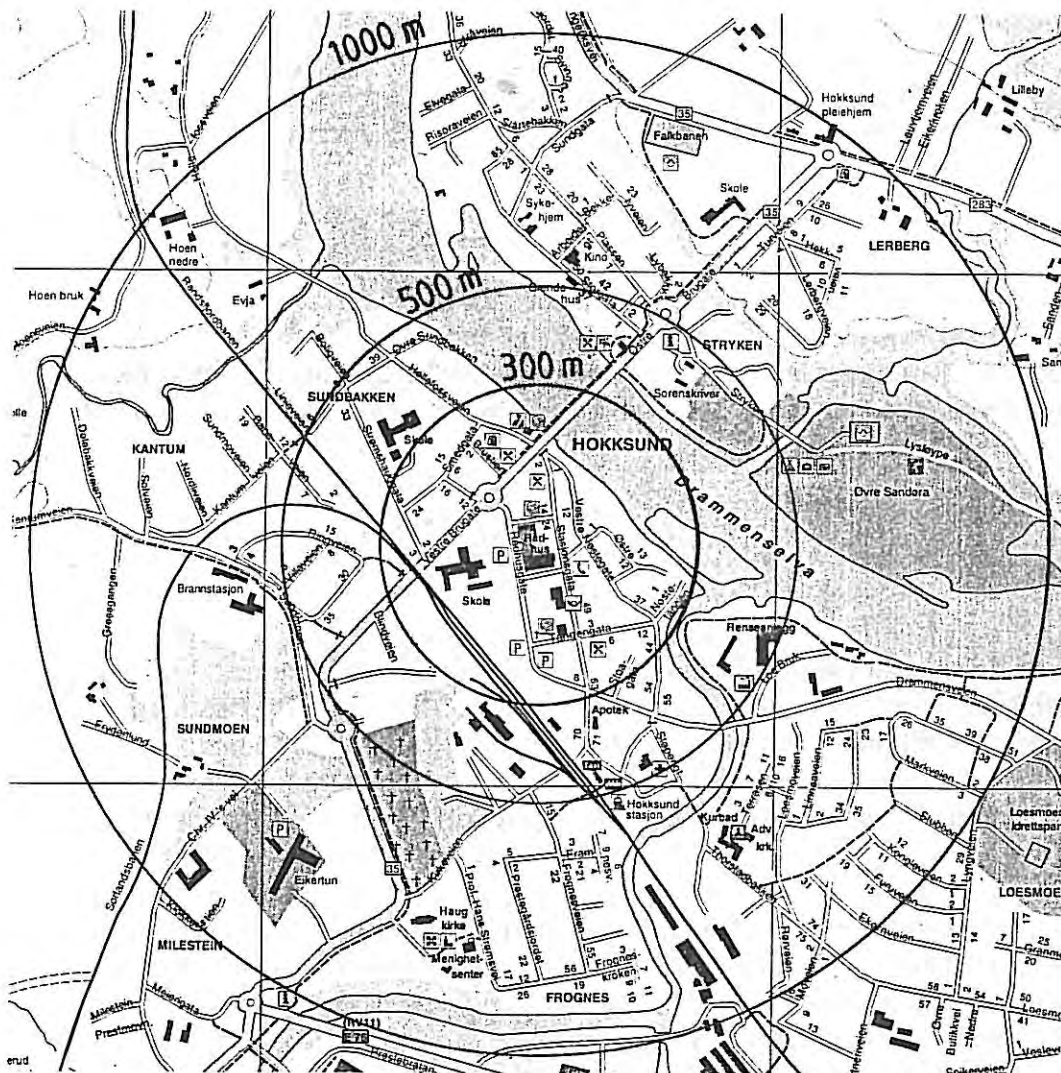
Hokksund ligger midt i et stort landskapsrom som har tre hovedretninger. Mot sørøst går Drammensdalen med elva som det sentrale elementet. Mot nord fortsetter dalføret i retning Vikersund og Tyrifjorden. Sør-vestover strekker en bred sidedal seg langs Vestfosselva mot innsjøen Eikeren. Åsene som omkranser de tre armene går opp i over 600 meters høyde. De mest markante er Røysåsen i nord og Sirikirke i sør.

Bunnen i landskapsrommet har karakter av et stort basseng. Her lå sannsynligvis en innsjø i istida, som strakte seg ned til morenen ved Rygg (Mjøndalen). Da denne demningen etterhvert ga etter, ble innsjøen tørrlagt, og elva gravde seg ned i bunnen av bassenget. Terrenget rundt tettstedet har derfor karakteristiske avtrappinger ved den tidligere innsjøbredden. Sentrumsområdet ligger på en stor slette som var bunnen i den tidligere innsjøen. Noen markante morenerygger kranser sletta. På den ene ligger kirken. De andre moreneryggene er i dag grustak, som langsomt spises opp.

TETTSTEDSMØNSTER MED FLERE RETNINGER

Tettstedet har etterhvert vokst i flere retninger. På østsida av elva, nedenfor Dyngelva, ligger Gamle Hokksund parallelt med elvebredden. Denne delen av tettstedet har nærhet og synskontakt til elva og en klar lineær struktur.

Bebyggelsen på vestsida har vokst mer tilfeldig utover slettelandskapet. Jernbanetraseen skapte en midlertidig avgrensning mot vest. Den danner sammen med Nøsteelva et stort rektangel, ca. 300 x 800 meter, delt på tvers av den rette Brugata. Her ligger Hokksund sentrum i dag. Vest for jernbanelinjen langs Sørlandsbanetraseen er tettstedet utbygget med villabebyggelse i retning Røren, mens den søndre delen av sletta, Loesmoen, har en blanding av bolig og industribebyggelse (se kart foran i rapporten).



Enkelte bygninger trer fram i storlandskapet.

VIKTIGE BYGNINGER TRER FRAM SOM LANDEMERKER

Sett ovenfra framtrer overflaten i tettstedet som en vev av bebyggelse, jorder og skogrester, med Drammenselva som dominant. Skogbryn omkranser elveløpene. Villaområdene har også endel trær på tomtene, som myker opp bildet.

Enkelte bygninger dominerer i storlandskapet:

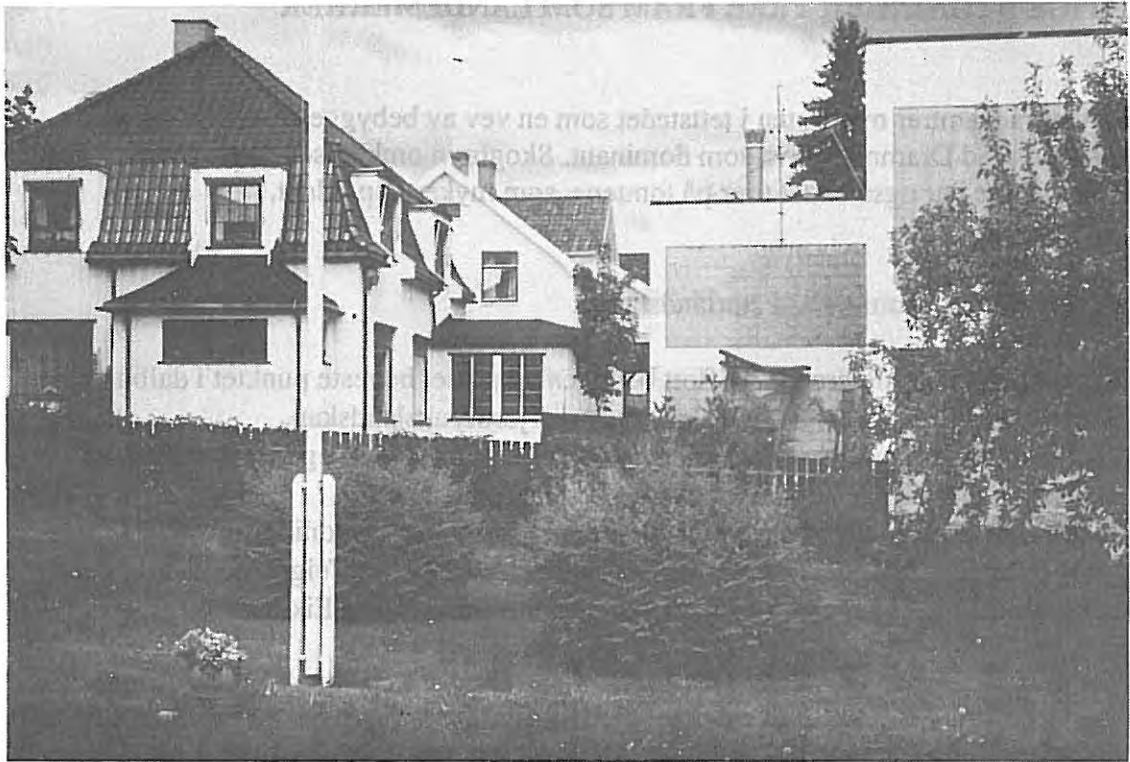
- **Kirken** har en dominerende og flott beliggenhet på det høyeste punktet i dalbunnen.
- **Silobygningene** ved Mølla forteller om et rikt jordbrukslandskap.
- **Rådhuset** rager opp over den øvrige bebyggelsen i tettstedet, og forteller med sin dimensjon om viktige administrative og sosiale funksjoner.
- **Jernbaneverkstedet** ved stasjonen vitner om jernbanens betydning for stedet.
- **Bilopphoggingen** og fragmenteringsvirksomheten til Hellik Teigen dominerer på Loesmoen lengst i sør sammen med Loe sementvare (i Nedre Eiker).

SENTRUMSSTRUKTUREN, SKAPT AV GATER MED FORSKJELLIG RETNING.

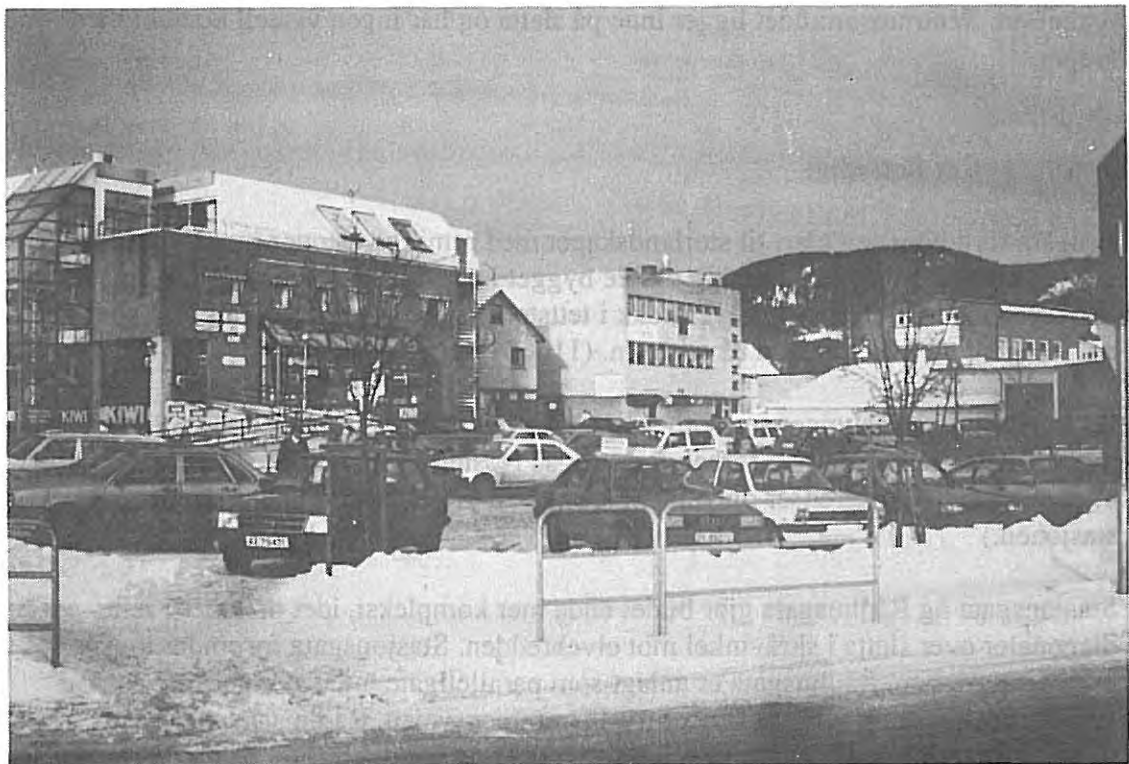
Sentrumsområdet har fått sin struktur ved veitraseer og jernbanen anlagt i siste halvdel av 1800-tallet. I tillegg har eldre eiendomsgrenser påvirket retninger og avgrensning av bebyggelsen. Sentrumsområdet ligger inne på sletta og har ingen visuell kontakt med elveløpet.

Gatestrukturen er flertydig:

- Brugata forholder seg klart til storlandskapet med retning vestover mot Vestfossen. Den er trukket med 1 km rettstrekning og ble bygget i perioden 1910 til 1940. Brugata markerer seg som et visuelt hovedtrekk i tettstedet og har en viktig funksjon som nordtangent og introduksjon til sentrum. (11000 biler pr døgn).
- De to Nøstegatene slynger seg som rolige villaveier parallelt med elva, fra brua bort mot Nøstetangen. Tidligere forbandt den også Nøstetangen og kirken. Vi finner spor etter den i eiendomsgrenser og veibiter. (Bl.a. ved undergangen under jernbanen sør for stasjonen.)
- Stasjonsgata og Rådhusgata gjør bildet enda mer komplekst, idet de løper i rette diagonaler over sletta i skråvinkel mot elvebredden. Stasjonsgata forbinder logisk nok brua og stasjonen, Rådhusgata er anlagt som parallellgate, men svinger mot øst, og krysser Stasjonsgata for å forbindes med Drammensveien. Rådhusgata har en overordnet trafikkfunksjon, og Drammensveien braser brutalt inn i bebyggelsen fra øst, et ubehagelig og farlig punkt i tettstedet.



Rundt 1970 ble ny forretningsbebyggelse lagt inn på de gamle villatomtene på vestsida av Stasjonsgata. Et konfliktfylt møte mellom gammelt og nytt hvor de gamle husene har mistet sin verdighet.



Det nordligste kvartalet i Stasjonsgata er ikke lukket mot vest. Kvartalsrommet brukes til bilparkering, lager og lasteplass. Dette kaoset duger ikke som entre til det stilige rådhuset.

Tilsammen betyr dette at vi opplever noe retningsløst i sentrumsområdet. Bebyggelsesstrukturen, som følger gatene har ikke et entydig forhold til elveløpet og storlandskapet, og vi har ikke noen føling med elva når vi beveger oss i gaterommene.

Sentrumsstrukturen er først og fremst dannet av Brugata og Stasjonsgata. Brugata utgjør et hovedtrekk gjennom tettstedet men er ikke det funksjonelle tyngdepunktet. Stasjonsgata derimot som er den funksjonelle hovedgata er lite synlig og vanskelig tilgjengelig fra gjennomfartsveien. Denne konflikten gjør sentrumsstrukturen uklar og vanskelig å oppfatte. Etter vår oppfatning bør Stasjonsgata styrkes slik at den utgjør både et funksjonelt, sosialt og visuelt tyngdepunkt.

BEBYGGELSESMØNSTRE I KONFLIKT

Ser vi nøyere på bebyggelsen langs Stasjonsgata, kan vi øyne tre forskjellige prinsipper: (se ill. neste side).

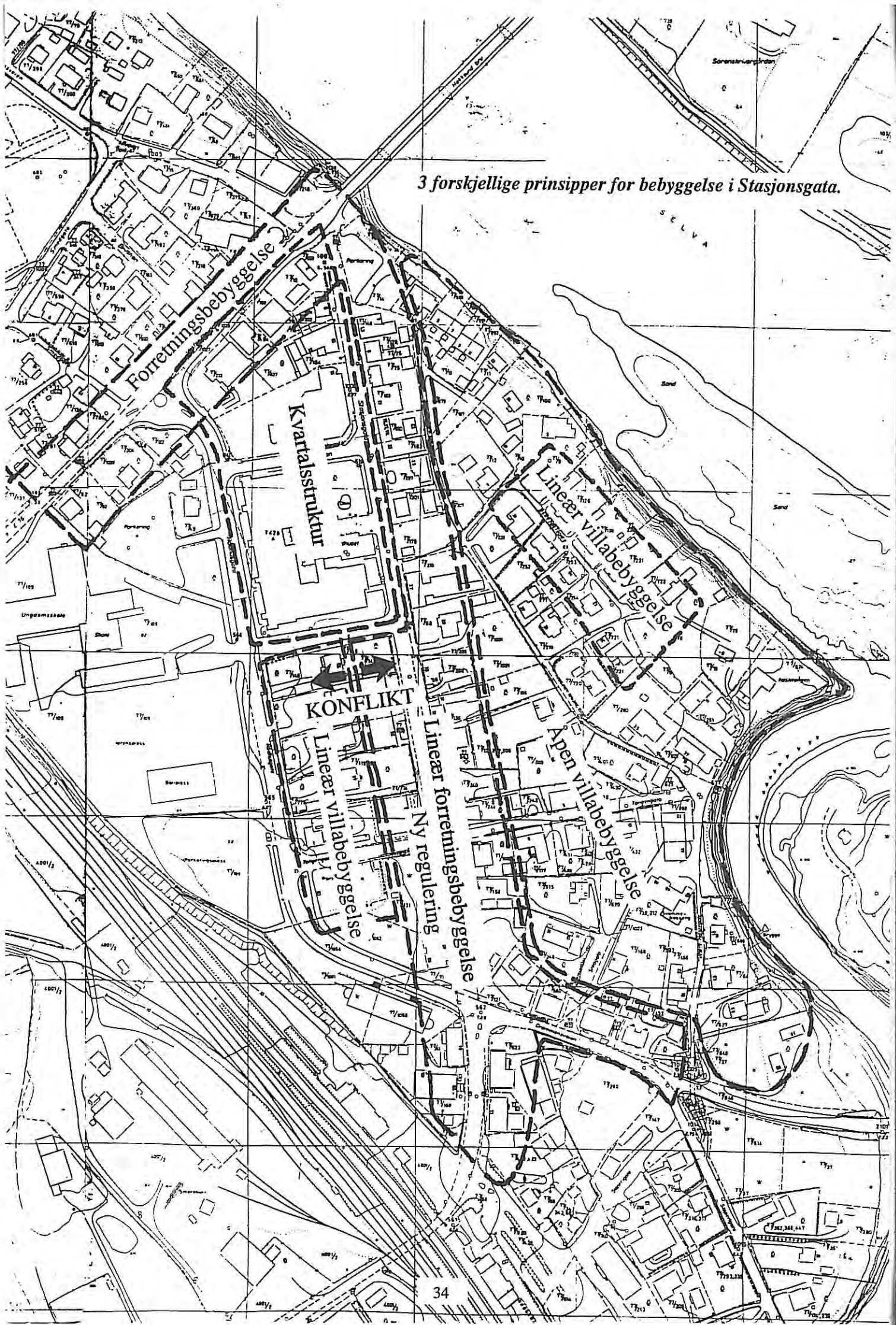
- Den opprinnelige villabebyggelsen er trukket midt inne på dype tomter slik vi fremdeles kan se den på vestsida av gata.
- Et klart lineært prinsipp spesielt langs østsida av Stasjonsgata, med forretningsbebyggelse tett i tett trukket helt inn til gateløpet.
- Kvartalsstruktur, tydeligst i de to nordligste kvartalene, kommunehuskvartalet og bankkvartalet.

Disse prinsippene er etterhvert kommet i konflikt med hverandre. Nyere forretningsbebyggelse er lagt inn på eneboligtomtene, og har fratatt de gamle sveitserhusene enhver verdighet. Forretningsgårdene er samtidig trukket tilbake fra gateløpet på grunn av nyere reguleringsbestemmelser. Dette forsterker konflikten.

De to kvartalene i nord er ikke fullt utviklet, Rådhuskvartalet er bygget i en stor L, Bankkvartalet i en stor U. Bankkvartalet med Kremmerhuset på hjørnet stiller ut hele sin kaotiske innmat mot vest, parkerte biler, ramper, uklare inngangsforhold og rotete bebyggelse. Også i sørenden av gata der Rådhusgata krysser Stasjonsgata finner vi tendenser til kvartalsdannelser men med svært uklar form.

Den sterkeste og mest homogene delen av sentrumstrukturen er fremdeles den lineære bebyggelsen på østsida av Stasjonsgata. Kommunen må bestemme seg for hvilke bebyggelsesmønstre som skal føres videre i de forskjellige delene av sentrum.

3 forskjellige prinsipper for bebyggelse i Stasjonsgata.



BYROMMENE KAN UTVIKLES VIDERE

Byrom kan være gaterom, offentlige plasser, torv og parker eller halvoffentlige kvartalsrom.

Det typiske gaterommet i Hokksund er ca 15 meter bredt og veggene er 6-8 meter høye. 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 gaterommene mer oppløste. I alle tre gatene har gaterommene huller hvor bebyggelse mangler. Dette trekker kvaliteten nedover.

Det klareste plassrommet finner vi ved Rådhuset, men også ved Bruhjørnet og Jernbanestasjonen er det romlige tilløp til plassdannelser. Elvebredden på begge sider kan betraktes som stedets bypark. Bebyggelsen har imidlertid ikke noe ansikt mot elva, og elvebredden på vestsida er bratt og vanskelig tilgjengelig.

I motsetning til mange nyere norske tettsteder er Hokksund bygget opp som en småby med gater og plassdannelser. Dette er Hokksunds kanskje viktigste plattform for forbedringsarbeid.



Noen hus brukes fortsatt til en kombinasjon av næringsvirksomhet og bolig. En slik blanding sørger for befolkning av sentrum etter stengt tid og gir dermed en nødvendig sosial kontroll.



Den lave gesimshøyden gir et solfylt og vennlig gaterom. En kort fasadelengde langs gata og utstikkende arker gir variasjon og rytme i gatebildet.

6. BYGNINGENE

Her beskriver vi bruk og karaktertrekk ved enkeltbygningene i tettstedet. I et vedlegg presenteres bygningene på hvert sitt registreringskjema som starten på forbedringsarbeid med enkelthus.

FORRETNING OG BOLIG I SAMME HUS VIKTIG FOR SOSIAL KONTROLL

De fleste husene i sentrum brukes fortsatt til en kombinasjon av forretning i første etasje og bolig i andre. Noen steder er det huseieren som både bor og driver virksomhet i bygningen. Denne situasjonen er det meget viktig å holde på. Forretningsdrivende som bor i sentrum vil være interessert i stedet som oppvekstmiljø og boligområde i tillegg til de økonomiske interessene i forretningsdriften. Beboere i sentrum betyr også en viss sosial kontroll om ettermiddagen og kvelden som kan forhindre hærverk og vandalisme. Å hindre bruksendringer fra bolig til næring i sentrum for en viktig oppgave for kommunen i årene framover.

Husene som er bygget fra 60-tallet og utover er disponert som rene forretningsgårder. Denne tendensen i nybyggingen er det mulig å snu. Med dagens boligbehov som går i retning av nøkterne boliger, burde bolig i sentrumsgårder være et godt tilbud, og gjerne i andre etasje med gode sol og utsiktsforhold. Dersom hensikten med en viss sosial kontroll med sentrumsområdet skal oppfylles, krever det en betydelig andel familieboliger i sentrum. Hybler for ungdom er ikke tingen i denne forbindelse.

Mål: Å hindre bruksendring fra bolig til næring.
 Å ha en kombinasjon av forretnig i første etasje og bolig i annen.

Tiltak: Krav om en viss familie-boligandel i forretningsbebyggelsen

LAV BEBYGGELSE GIR SMÅBYSKALA

De fleste bygningene i sentrumsområdet er småhus i to etasjer. Dette er kan hende den viktigste forutsetningen for stedets vennlige småbykarakter. Den lave gesimshøyden gir et lyst og solfylt gaterom og en menneskelig målestokk i bebyggelsen. Relativt korte bygninger langs gata skaper variasjon og opplevelse for fotgjengere, med innslag av vegetasjon i mellomrommene mellom husene.

Endel bygninger av nyere dato har fått tillatelse til å heve etasjeantallet vesentlig. At Rådhuset rager over bygningene rundt og markerer seg som den viktigste bygningen i sentrum er helt naturlig og riktig. For andre bygninger bør derimot reguleringsbestemmelsene med to etasjer praktiseres strengt. Rom på loftet bør derimot tillates nå som tidligere.



Mange av husene i tettstedet har en blanding av mur og tre i fasaden. Dette er typisk for mellomkrigsbebyggelsen som ofte har en markert horisontalvirkning. Her er pussen lagt utenpå et eldre trehus.



Ettersom forretningsvirksomheten har utvidet vindusarealet i første etasje, har husene fått et sterkt horisontalt preg. Denne todelingen svekker husets egenkarakter og gir et kjedeligere gatebilde.

Mål: Holde på toetasjes gesimshøyde og begrense bygningenes lengde langs gata.

Tiltak: Bestemmelser i kommunedel- og reguleringsplan.

BLANDING AV TRE- OG MURBEBYGGELSE

Blandingen av trehus og murhus er karakteristisk for byggeskikken i sentrumsområdet, og representerer en kvalitet i seg selv. Ofte finner vi tre og mur på det samme huset i form av mursokkel eller rabbitzpuss på første etasje. De fleste eldre bygningene er enkle panelte trehus. Noen byggherrer hadde imidlertid høyere ambisjoner og lot bygningene oppføre i tegl. Stasjonsbygningen, meieribygningsen og Gamlebanken er alle sammen murhus, de to siste med pusset fasade. Etterkrigsbebyggelsen i Stasjonsgata og Brugata er konsekvent oppført i tegl eller betong. Byggematerialet forteller dermed både om byggetidspunktet og om byggherrenes økonomi og ambisjoner.

De nyeste bygningene, bl.a. Eiker sparebank og Loebygget har spekket rød tegl og teglfliser som fasademateriale. Dette gjelder også skolebygningene i tettstedet. Tegl er holdbart og krever lite vedlikehold, på mange måter et kvalitetsmateriale. Likevel vil vi advare mot rød tegl som det dominerende fasadematerialet i Stasjonsgata. Teglhus har ofte en tung og massiv karakter (f.eks. telegrafbygningen), og vil dersom de får dominere, gi gata et tungt og traust preg. Gul tegl, slik vi finner det i Brugata virker stedsfremmed og løser ikke problemet. Pussfasader og tegl i kombinasjon med puss, som på stasjonsbygningen kan derimot gi huset en lettere karakter og større slektskap med panelarkitekturen.

Mål: Slektskap mellom bygninger i forskjellige materialer.

Tiltak: Material- og fargevurdering innarbeides i planbestemmelsene.

STERK HORISONTALKARAKTER I FASADENE

Delingen mellom forretningsfunksjonen i første etasje og boligfunksjonen ovenpå har etterhvert ført til 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 merkelig todeling av huset hvor det ser ut som om ytterveggen i andre etasje hviler på glassfasaden i første. (Den danske arkitektprofessoren Jan Gehl kaller dette fenomenet "den avsagede dame") Gatebildet bærer også preg av dette og får et sterkt horisontal drag som svekker rytmen i fasaderekka.



Når alt varierer samtidig kan variasjonsrikdom slå over i visuelt kaos. Her kan vegetasjon være et godt tiltak for å oppnå større enhet.



Noen hus er forandret til det ugjenkjennelige og bør få stå i sin nåværende skikkelse. Dette huset ble bygget i 30-årene. Plakaten på gavlveggen kan med fordel fjernes slik at den nette skalaen ikke sprenges.

En ytterligere skjerping av dette fenomenet får vi når virksomheten i det ene huset er utvidet inn i nabohuset og skilt, markiser osv. er utformet felles for begge husene. Vi får et inntrykk av en lang huskropp i første etasje med helt forskjellige hatter i andre.

Mål: Svekke den sterke horisontalvirkningen og selvstendigjøre husene. De vertikale elementene på bygningene forsterkes og første og andre etasje behandles mer likt.

Tiltak: Lik materialbruk og harmonerende farger i første og andre etasje. Framheve vertikale elementer som søyler, pilastre og hjørnekasser. Unngå for store vindusflater i første etasje og føre panelveggen ned til grunnmuren.

STORE FORSKJELLER FRA HUS TIL HUS

Husene i Stasjonsgata har store individuelle forskjeller. Dette gir en stor variasjonsrikdom, og forteller mye om stedets alder og utvikling. Forskjellene kan imidlertid slå over i visuelt kaos dersom de forsterkes med skilt, utstyr osv. Vårt utgangspunkt er på den ene siden at hvert enkelt hus bør synliggjøres og stå for seg selv. På den andre ønsker vi en harmonisk gate med fasadene som vegger i gaterommet.

Farge er et effektivt og billig virkemiddel til å oppnå større enhet. I Hokksund er huseierne allerede i gang med å lage "den gyldne byen" etter inspirasjon av et idéprosjekt. For øvrig bør vi bruke skilter, beplantning og utforming av gulv som midler til å binde bygningene sammen. (De tradisjonelle sørlandsbyene har stor variasjonsrikdom samtidig som vi oppfatter dem som hele og enhetlige steder. Den hvite fargen og den røde teglen på takene bidrar sterkt til det).

Mål: Balanse mellom enhet og variasjon.

Tiltak: Enhetlig farge og materialbruk
Opprydding i skiltjungelen
Beplantning

OMFATTENDE FASADEFORANDRINGER

Bygninger, spesielt trehus gjennomgår som regel omfattende ansiktsløftninger i løpet av sin historie. Tømmerhus ble kledd med panel og malt i forrige århundre. Eterniten kom utenpå husene i femti og sekstiårene.

Mange av husene i Hokksund er fullstendig transformert i forhold til slik de en gang ble bygget. Det kan argumenteres både for og mot slike ombygginger av hus. Vi har tatt det standpunktet at Hokksund ikke har råd til å miste sin historie. Vi mener også at husenes arkitektur sjelden blir bedre ved slike ombygginger. Vi vil altså argumentere for bevaring av originale bygninger og en tilbakeføring til opprinnelig byggeskikk der det er mulig.



Da Langerud Hospits fra 1915 skulle utvides, ble en maken bygning lagt inntil den gamle. Noen vil kalle dette nostalgisk kopiering, andre skånsom tilpasning. Reultatet mot Stasjonsgata er bra.



Dette vakre jugendhuset har fått seg en skikkelig trøkk og ser ut på verden med triste sprosseløse glugger. Huset kan reddes og tilbakeføres til opprinnelig byggeskikk.



Før

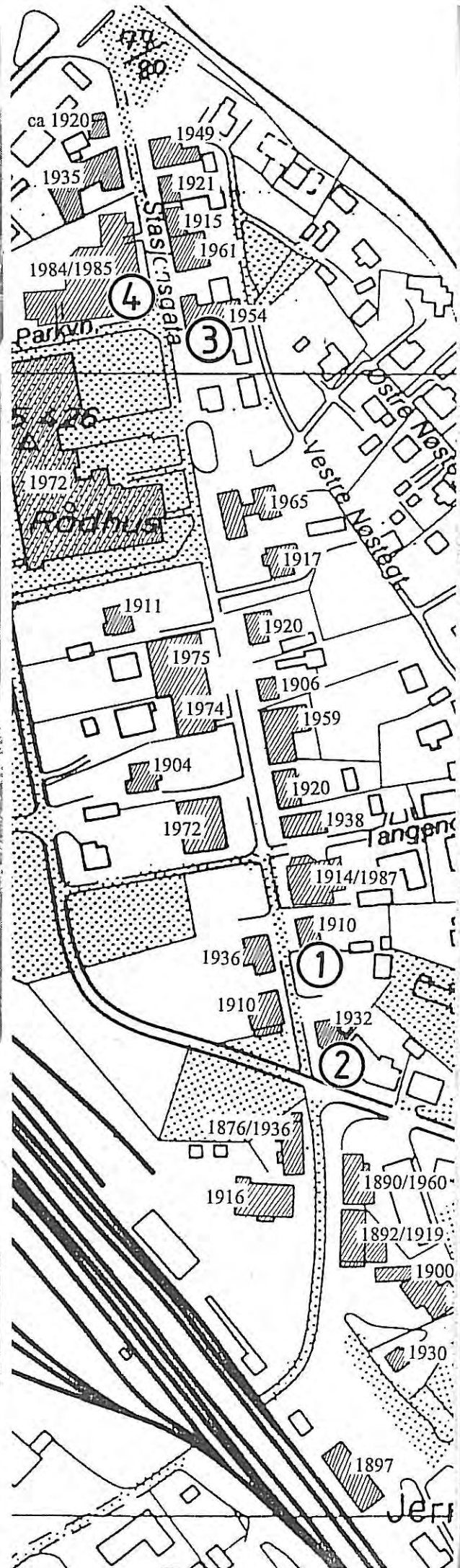


Etter

Kommunens nye "Alt i ett hus" er tilbakeført til sveitzerstil. Opprinnelige vindusformater og -typer, panel og belistning - alt dette er viktig for husets karakter.



Stasjonsgatas karakter kan uttrykkes gjennom ordet "kavalkade". Hvert hus må få vise seg fram som et originalt nummer i en forestilling.



Bygningene i Hokksund sentrum kommer svært ulikt ut når det gjelder slike ansiktsløftninger. Etterkrigsbebyggelsen er beholdt forholdsvis nær originalen. Blant den eldre bebyggelsen varierer husene fra helt intakt, til fullstendig transformert byggeskikk. Fremdeles ser vi eksempler på utbedringsarbeider hvor panel og vinduer blir skiftet uten tanke på husets arkitektur.

Når hus skal behandles individuelt, kan dette i prinsippet skje på tre måter:

- Tilbakeføring til den opprinnelig byggeskikken (sette inn riktige vinduer, bruke riktig panel osv.)
- Beholde bygningen slik den er (f.eks. hus som ble bygget om i 50 åra).
- Utvikling av bygningen til dagens byggeskikk (dette er aktuelt for hus som allerede er endret til det ugjenkjennelige, og som ikke har historisk eller arkitektonisk verdi slik de står)

Hvilken løsning man skal velge for det enkelte huset, vurderes i hvert tilfelle i lys av opplysningene på registreringsarkene og i samarbeid med byggherrene. En veiledningstjeneste i kommunal regi vil ha stor betydning i en slik pleie av byggeskikken.

Mål: Holde på bygningens egenart.

Tiltak: Pleie bebyggelsen etter prinsippene ovenfor. Veiledningstjeneste i kommunal regi.

KONKLUSJON: "KAVALKADE"

Vi har forsøkt å finne et stikkord, en karakteristikk som beskriver Hokksundbebyggelsen og som samtidig kan peke ut en vei å gå med byggeskikkarbeidet. Vi har bestemt oss for ordet kavalkade. En kavalkade er en forestilling med jevnstore numre som fremføres i originalform i historisk rekkefølge. Slik mener vi bebyggelsen i tettstedet bør fremstå; hvert hus som et eget nummer, som representant for sin egen tid. Slik kan tettstedet best fortelle om seg selv.



Tettstedet har store asfalterte kjøre- og parkeringsarealer.



Utforming og vedlikehold på detaljnivå er typisk for norske tettsteder: Billig og sjuskete.

7. DET OFFENTLIGE AREALET

"GULVET" I TETTSTEDET VIKTIG DEL AV BYGGESKIKKEN.

Tettstedsforbedring dreier seg om å heve kvaliteten på byrommene. I byrommet er bygningenes fasader vegger, og terrengoverflaten utgjør gulvet. Gulvet omfatter både offentlige og private arealer og består av gater, parkeringsarealer, plasser og hager. Gulvet kan ha asfalt eller grusoverflate, være hellelagt, ha åpen grasoverflate eller tilplanting i form av blomster, busker eller trær. Vi er opptatt av gulvet fordi vi alle er brukere av gulvet, fordi det er en viktig del av det visuelle miljøet, og farger vårt bilde av stedet.

Utforming av gulvet bør derfor være en naturlig del av arbeidet med byggeskikken i et tettsted. Tettstedsgulvet er kanskje den mest forsømte delen av byrommet i Hokksund.

Gulvet er dels offentlig, dels privat areal. Innenfor planområdet i Hokksund har ca 90 da offentlig karakter og er tilgjengelig for allmennheten, mens ca. 80 da er private hager o.l. Arbeidet med å forbedre arealene må legges forskjellig opp alt etter eiendomsforhold. Her skal vi konsentrere oss om de offentlige delene av tettstedsgulvet, bl.a. fordi MPG-prosjektet dreier seg om dette.

STORE, GRÅ TRAFIKKAREALER DOMINERER

Gråarealene dominerer innenfor sentrumsområdet. Innenfor det utearealet som har offentlig karakter er fordelingen slik:

Grå arealer (asfalt, hellelagt, grus): 26 da
Grønne arealer (plen, rabatter etc.): 45 da

Over 1/3 av det offentlig tilgjengelige utearealet i sentrumsområdet er asfalt og grusareal. Deler av det grå arealet ligger idag brakk, og representerer en arealressurs, samtidig som det er en utfordring i forbedringsarbeidet. Vi ser disse problemene med tettstedsgulvet:

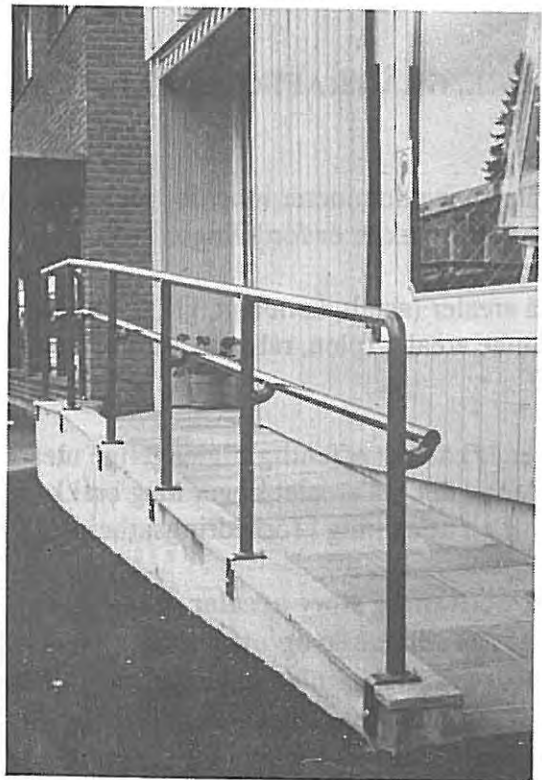
- **Unødvendig store arealer er asfaltert**
- **Materialbruken og utførelsen er tilfeldig**
- **Regnvannet samler seg i dammer på fortau og gate**
- **Tettstedet trenger et større innslag av vegetasjon**
- **Dårlig vedlikehold av såvel grønne som grå arealer**



Mye parkering skjer som kantparkering langs Stasjonsgata. Likevel - det er plass til trær.



Utehandel på sitt beste: Et møtested mellom fargeklatter av blomster.



Denne rampen opp til butikkinngangen er solid og skikkelig utført.

I takt med den økte bilbruken har stadig større deler av gulvet blitt tatt i bruk til kjøring og parkering. Dette gjelder både de offentlige og private arealene. Resultatet er at bilene legger beslag på store arealer og dominerer synsbildet.

Hokksund har i lang tid vært planlagt og utformet for gjennomkjøring. Hastigheten på bilene og trafikkgjerdene ved kryssene har skapt barrierer for fotgjengere og gjort det offentlige arealet usikkert og utilgjengelig.

Sentrum har derimot god tilgjengelighet i den betydningen at bilen kan komme til overalt. MPG-rapporten anslår parkeringsbehovet til ca 350 bilplasser, og regner med at det er overkapasitet i dag. Det betyr at folk parkerer så nær målet som mulig og at parkeringsplasser i utkanten av sentrum som nettopp skulle sørge for en avlastning av handlegata, står ubenyttet.

Den andre siden av dette forholdet er et gatebilde dominert av parkerte biler. Kantparkering skaper både et sikkerhetsproblem og et estetisk problem. Også på de private arealene dominerer bilparkeringen. Den gamle bankbygningen f.eks. hadde tidligere en staselig forhage som i dag er overtatt av parkerte biler. Utearealet er asfaltert helt inn til husveggen.

Standarden og vedlikeholdet av gråarealene er jamt over lav. Asfalten er hullete, kantsteiner skjeve, villgras vokser opp i grusen og papir og glasskår gjør stedet mer sjukskete enn nødvendig. Dette er ikke spesielt for Hokksund, men må sees som et utslag av alminnelig norsk tettstedskultur.

Muligheter: Differensiert parkering og standardheving på gråarealene.

Lavere hastighet er en nøkkel både til økt sikkerhet og trivsel. Et hovedmål i MPG-prosjektet er å sørge for dette. For å skape en hyggeligere handlegate, er det nødvendig å redusere parkeringen noe, og styrke innslaget av vegetasjon. Færre parkeringsplasser i gata betyr at folk må gå lenger fra bilen. Parkeringen må derfor differensieres etter behovet (korttids/langtids). Samtidig vil en standardheving av vei- og parkeringsarealer gi hele tettstedsbildet et skikkelig løft, og vi tror dette vil inspirere huseierne til en vedlikeholdsinnsetning.

TILFELDIG OG DÅRLIG KVALITET PÅ MØBLER OG UTSTYR

Også her kan vi skille mellom det offentlige og det private. Til det offentlige hører trafikkutstyr med skilt, gjerder og trafikklys, men også større elementer som telefon- og trafokiosker og paviljonger. Videre er gatelys, sittebenker og blomsterkasser eksempler på offentlige uteroms møbler. Privat utstyr kan være reklame- og butikkskilt, utstyr for utesalg, blomsteroppsatser og gjerder og porter.



Asfalten blir full av damper ved regnvær og snøsmelting. Meningsløst ubehagelig å være fotgjenger.



Fortsatt ligger enkelte villahager som grønne pustehull i fasaderekken. La de siste gjenlevende få ligge slik i framtida også.

Viktige miljøskapende elementer i et byrom er vannspeil og fontener, gjerne kombinert med skulpturer. Bannere, flagg og guilandere er også populære sesongspregede innslag i bybildet.

Vi vil peke på fire mangler ved tettstedsinventaret i dag:

- Standarden både på offentlig og privat utstyr er forholdsvis lav både når det gjelder produktvalg og vedlikehold.
- Det er ingen felles holdning til møbler og utstyr som kunne bidra til en lokal karakter.
- Det er forholdsvis sparsomt med miljøskapende element.
- Stedet mangler oppholdsplasser med benker og bord.

Muligheter: Bevisst valg av offentlig utstyr

Det offentlige har hånd om en stor del av tettstedets inventar. Det er derfor viktig at det offentlige har en bevisst holdning til utforming og plassering av denne type elementer. Kommunen kan definere en standard og en stil som går igjen i hele Hokksund og dermed styrker enheten i tettstedet. Samtidig kan dette inspirere til bedre utstysvalg også blant de private forretningsdrivende. Vi kan videre tenke oss det individuelle utstyret knyttet til husets byggeskikk som en del av kavalkadeideen. Skilt, inngangspartier og møbler kan understreke tidskoloritten uten at dette nødvendigvis ender som nostalgi.

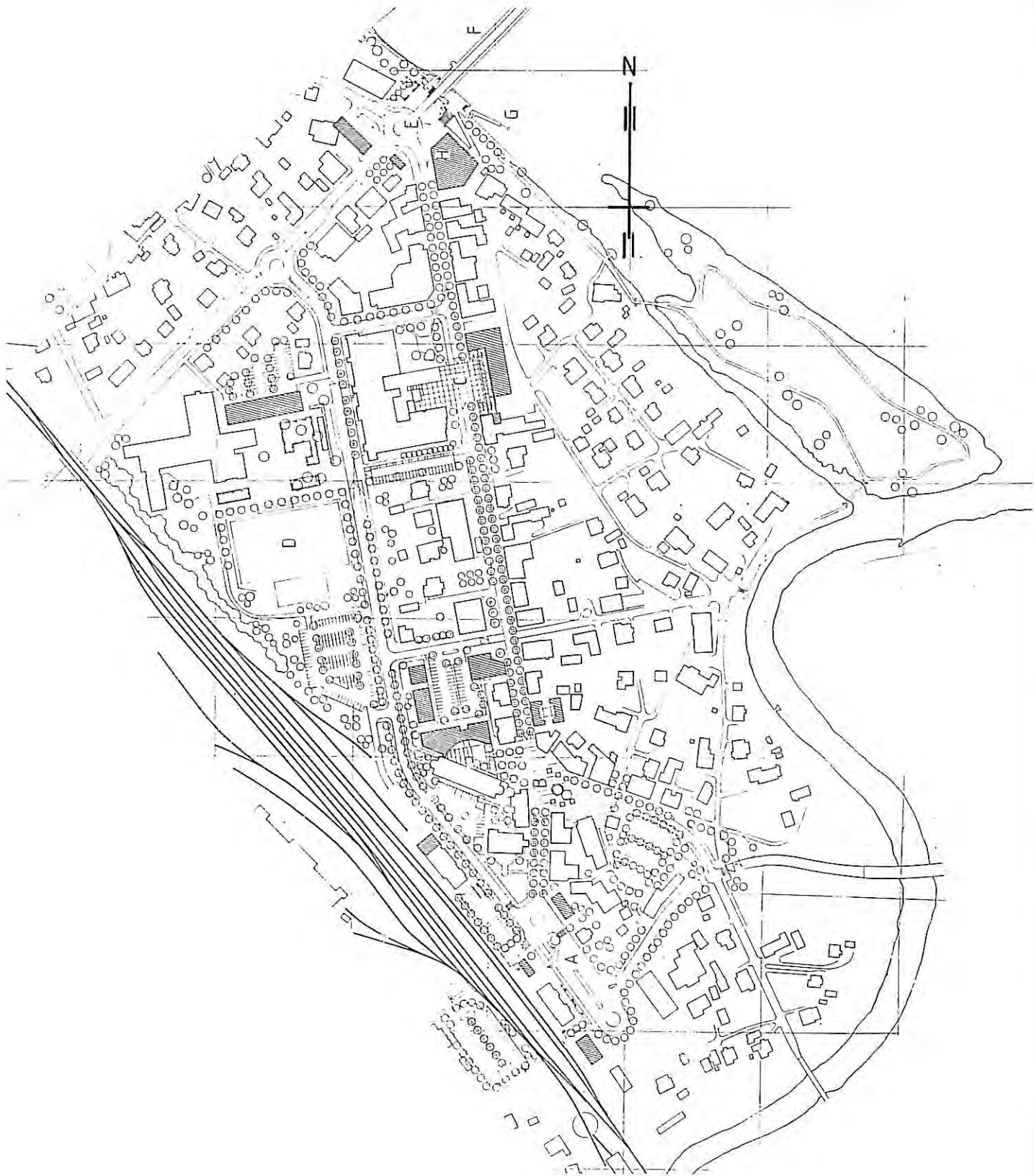
En del eldre gatemøbler som f.eks den (eneste) gjenværende trafokiosken i tegl vis á vis Rådhuset, flaggstangen utenfor den gamle banken og brannhydrantene i støpejern kan rehabiliteres.

OVERVANNSSYSTEMET HAR MANGLER

Et typisk trekk ved gulvet i sentrum er større og mindre dammer ved regnvær og snøsmelting, som gjør det utrivelig og problematisk å ferdes til fots. Det er også mangler ved ledningssystemet, bl.a. endel gamle fellesledninger for overvann og kloakk.

Muligheter: bedre drenering

Når gater og plasser skal opparbeides i forbindelse med MPG-prosjektet, bør de lokale infiltrasjonsmulighetene vurderes. Dette betinger flere porøse overflater som slipper vannet ned i grunnen, som grus, heller eller vegetasjonskledte arealer. Dersom lokal håndtering ikke er mulig bør det tradisjonelle ledningsnett forbedres.



Tettstedsforbedring i Hokksund: Forprosjekt for Miljøprioritert Gjennomkjøring.

VEGETASJONEN ER BLITT BORTE

Hokksund sentrum er fattig på vegetasjon. Det bygde miljøet dominerer, med store kontraster i byggeskikken og store grå utearealer. Historiske bilder viser et rikt innslag av vegetasjon, som trekker langs Stasjonsgata, og frukttrær og busker i de private villahagene. Det grønne bidraget idag finner vi i Rådhusparken og i de gjenværende private hagene.

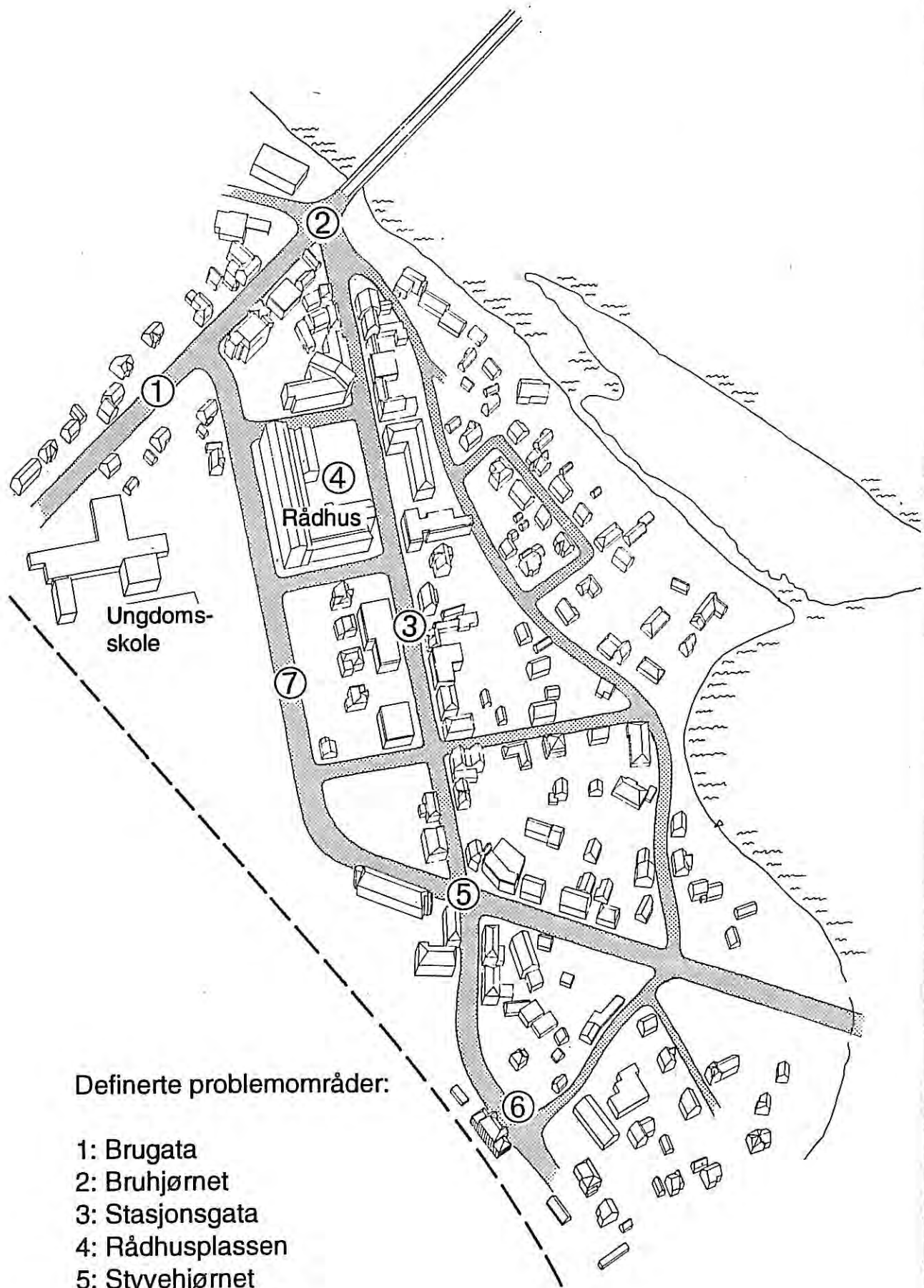
Muligheter: Et grønnere bybilde

Et større innslag av vegetasjon på gater og plasser vil gi et mer harmonisk bybilde. Det vil dempe forskjeller fra hus til hus og øyet vil fokusere på trær og busker mer enn på bygningene. Vegetasjon er, ved siden av fargebruk kanskje det viktigste virkemidlet vi rår over for å skape et bedre visuelt miljø på kort sikt.

TILTAK FOR Å BEDRE TETTSTEDSGULVET

MPG-prosjektet lanserer en rekke tiltak og forklarer dem i detalj. Her peker vi på noen av dem som direkte berører det visuelle miljøet:

- **Høyere standard på belegg og kantstein på gråarealene.**
- **Høyere standard og enhetlig utforming av offentlige møbler og utstyr.**
- **Flere porøse flater som kan ta imot og fordrøye overvann.**
- **Trerekker i hovedgatene.**
- **Vegetasjonsskjermer rundt parkeringsplassene.**
- **Tilplanting av ubrukte plasser og brakkareal.**
- **Leplanting ved oppholdsplasser**



Definerte problemområder:

- 1: Brugata
- 2: Bruhjørnet
- 3: Stasjonsgata
- 4: Rådhusplassen
- 5: Styvehjørnet
- 6: Stasjonsområdet
- 7: Rådhusgata

8. PROBLEMRÅDER

I dialog med to folkemøter har vi definert de områdene i sentrum der forbedringstiltak er mest påkrevet. Dette er områder som både byggeskikkarbeidet og MPG-tiltakene bør rettes mot.

BRUGATA

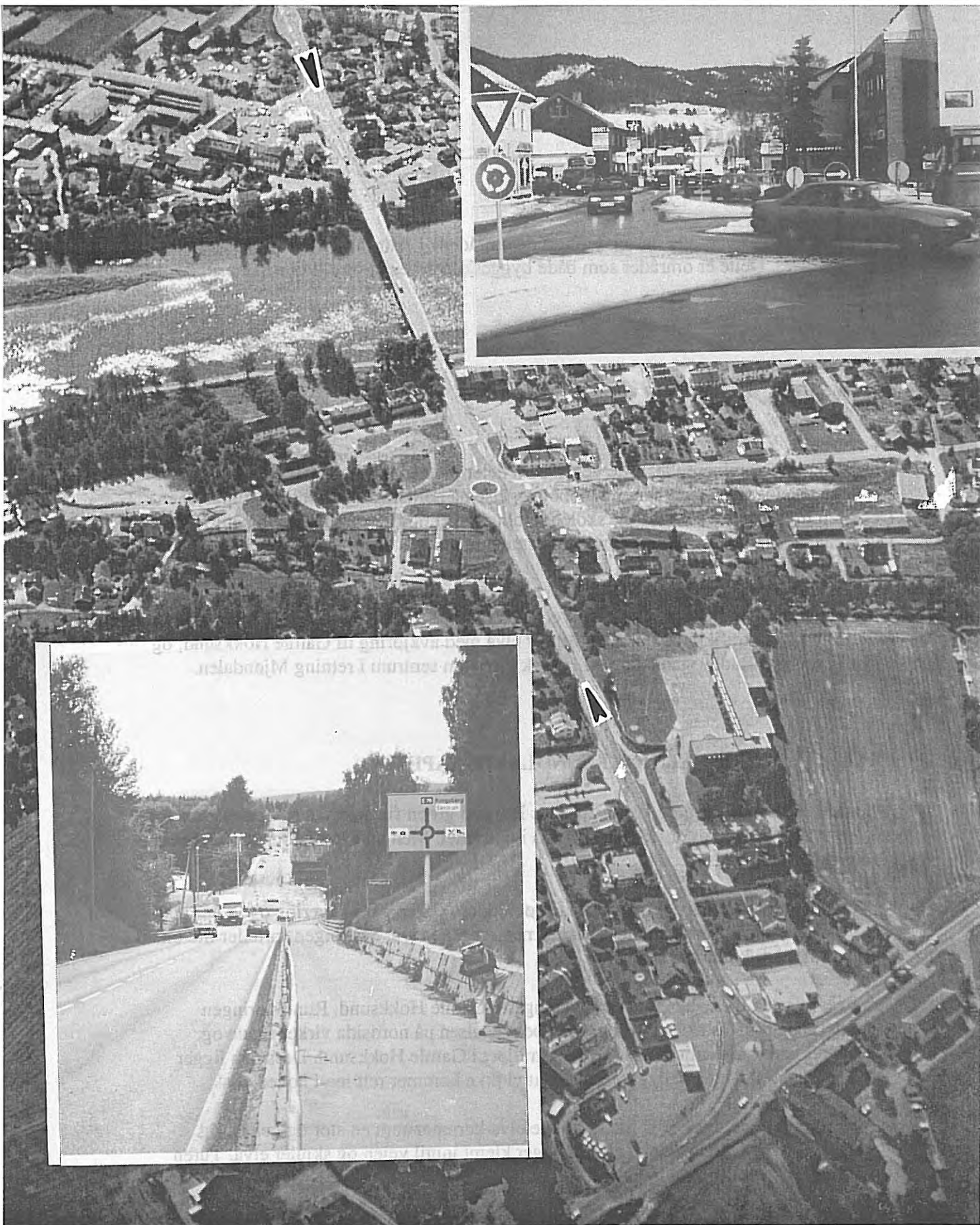
Brugata er den dominerende, rette vegen som deler tettstedet i to. Sentrumsbebyggelsen ligger på sørsida, men gata har en randbebyggelse på nordsida med sentrumsfunksjoner. Dessuten ligger den videregående skolen i boligstrøket nord for Brugata, og papirfabrikken ved Hellefoss har atkomst gjennom det samme området.

Brugata har sterk trafikk, 11000 kjøretøyer i døgnet, og fotgjengere og syklister har sine bevegelsesretninger både langs og på tvers av gata. Det er lagt inn to rundkjøringer for å fordele den store trafikkmengden, en øst for elva med avkjøring til Gamle Hokksund, og en i krysset med Rådhusgata, som tar trafikk gjennom sentrum i retning Mjøndalen.

BRUGATA BESKRIVER HOKKSUNDLANDSKAPET

Å bevege seg fra Lerberg og vestover langs Brugata gir en fin sekvens av opplevelser fordi gata beskriver landskapskarakteren (snittet) i tettstedet. Men gata har en rekke svakheter som svekker opplevelsen:

- 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. Skiltingen forteller lite om at vi nærmer oss kommunesenteret.
- Vi går over en liten slette hvor veien tangerer Gamle Hokksund. Rundkjøringen forsterker Brugatas aksevirkning. Men bebyggelsen på nordsida virker rotete og forteller ikke om kvalitetene i bygningsmiljøet i Gamle Hokksund. Dessuten ligger avkjøringen til denne bebyggelsen slik at vi ikke kommer rett inn i hovedgata.
- Vi kommer ut på brua. Den brede, rolige elva kommer som en stor og behagelig overraskelse. Men Hokksund Hotell ligger klemt inntil veien og skjuler elva. Turen over elva er vakker men trekkfull.
- Vi møter elvebredden på vestsida og sentrumsområdet. Dette blir et kraftig antiklimaks som beskrives i neste avsnitt (Bruhjørnet).



Østre og vestre Brugate utgjør tilsammen et hovedtrekk i tettstedet. Langs denne rettstrekningen beskrives Hokksund-landskapet, dette kunne utvikles til noe virkelig positivt.

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

- Vi kommer opp til Haug, som har gitt navnet til stedet. Vi passerer middelalderkirken i svingen og der veien svinger østover og rettstrekingen begynner får vi oversikt over tettstedet, men veibildet er rotete, er dette Sentrum?
- Vi beveger oss ned langs den gamle innsjøbredden, under jernbanebrua og ut på sletta hvor tettstedet ligger. Men bebyggelsen som møter oss er kaotisk, og rundkjøringen som markerer innkjøringen i sentrum er asymmetrisk plassert, ute av aksene.

MULIGHETER FOR BRUGATA: ET POSITIVT HOVEDTREKK I TETTSTEDET

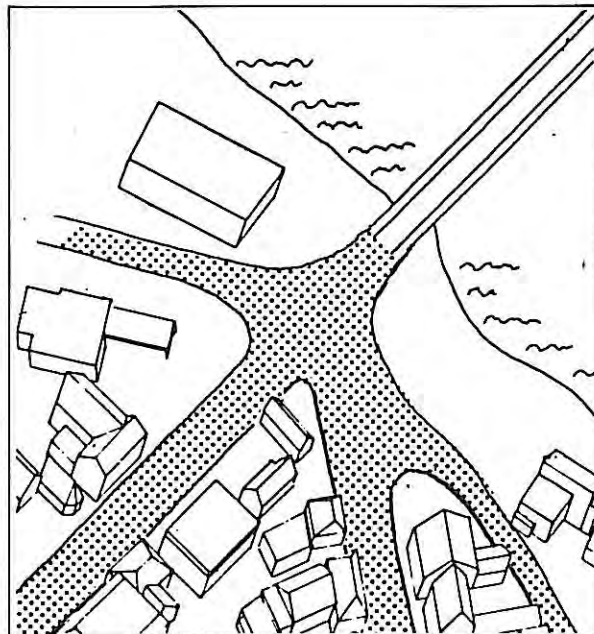
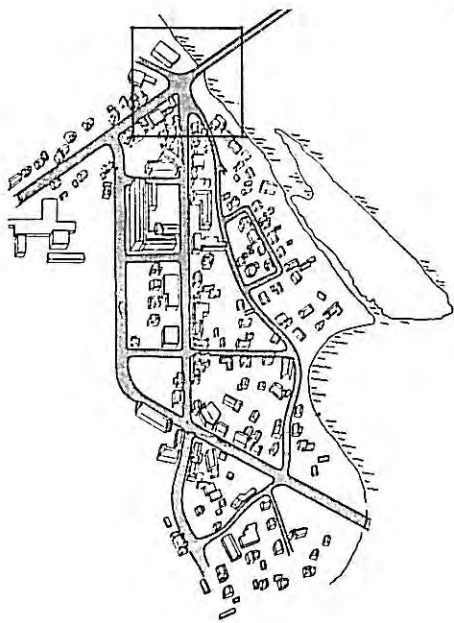
Brugata forbinder øst- og vestsida i Hokksund, og beskriver hovedretningen mot vest. Gata bør og kan bli et positivt trekk i tettstedsbildet. Gata er en viktig del av MPG-området i Hokksund. I tillegg bør tiltak settes inn på endel av bebyggelsen langs veien.

- Gatas karakter av akse gjennom tettstedet kan forsterkes med trekker og belegg. Trekkene vil i tillegg skjerme mot en bebyggelse med store forskjeller.
- Grenseflaten mellom Gamle Hokksund og Brugata bør pleies og plantes til. Gamle Hokksunds kvaliteter vises mot veien. Området ved Hokksund Hotell vurderes sammen med resten av området.
- Brua kan gjøres mindre trekkfull og forblåst, men slik at utsynet mot sidene beholdes.
- Bebyggelsen langs gata på vestsida av elva må pleies. På lengre sikt kan det være riktig å forsterke Brugatas karakter av grensegate, ved å bruksendre til bolig på nordsida framfor å tillate økt sentrums bebyggelse her. Rundkjøringen ved Rådhusgata bør forskyves så den får sentrisk plassering.

(Enkelte som har hatt befatning med TON-prosjektet eller lest rapporten har stilt spørsmålet om haugen og sundet fra Hokksund-navnet kunne forsterkes gjennom planlegging. Etterhvert som elva gjenvinner en posisjon som naturressurs i tettstedet, kan vi tenke oss at "elvebyen" igjen gjøres synlig. En idé går ut på å anlegge en gangbru omtrent der sundstedet lå. Herfra har en praktfull utsikt til fossen og laksefisket.)

TILTAK:

- **fartsdemping,**
- **treplanting langs gata,**
- **åpning mot Storgata i Gamle Hokksund,**
- **pleie av plassen foran hotellet,**
- **leskjerm på brua (må ikke ta utsikten),**
- **rundkjøringen ved Rådhusgata sentreres,**
- **bebyggelsen langs gata utbedres.**



Bruhjørnet



Bruhjørnet er inngangsporten til sentrum, men representerer et kraftig antiklimaks for besøkende: Barrierevirkninger, kaotisk byggeskikk og parkerte biler.

BRUHJØRNET

Bruhjørnet er området rundt bruhodet på vestsida. Når vi kommer fra øst, 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, men ble et tyngdepunkt etter at brua ble bygget på midten av århundret, og Brugata og Stasjonsgata ble stukket ut. I dag har Bruhjørnet endel sentrumsfunksjoner som kafeer, bensinstasjon, sykkelreparasjon og butikker. Inntrykket av området er imidlertid negativt.

BILDOMINANS OG KAOTISK BEBYGGELSE

Bruhjørnet er idag fullstendig dominert av gjennomfartstrafikken i Brugata. Dagens trafikkregulering har lagt til rette for gjennomkjøring ved å stenge Stasjonsgata der det tidligere var et veikryss. Hastigheten kan dermed holdes relativt høy, og bilførerene er fratatt muligheten til å orientere seg og eventuelt velge å kjøre inn i sentrum. Dermed reduseres opplevelsen av Hokksund sentrum til "et glimt av kinarestauranten på hjørnet", slik Hompland beskrev det. Et lysregulert fotgjengerfelt er den eneste muligheten for å krysse Brugata som fotgjenger. Fotgjengerfeltet er anlagt vis a vis bensinstasjonen, et av de få stedene fotgjengere ikke har ærend.

Bebyggelsen ligger i en typisk grensesone mellom sentrum og villabebyggelsen, et område som har vært i stadig forandring med riving, nybygging og veiutvidelser. Byrommene er ikke klart avgrenset. Det er store forskjeller i bygningshøyder og retninger. Noen bygninger er preget av forfall. Hokksunds eldste bevarte trehus ligger på Bruhjørnet. Det er dårlig vedlikeholdt og delvis skjemmet av "modernisering". Det rommer i dag et sykkelverksted. Bensinstasjonen på motsatt side av Brugata er mest synlig, og stikker taket skrått ut i lufta. Arealet mellom husene og gateløpet ligger som et uflidd ingenmannsland. Den fine rekka av storvokste bjørker som inntil nylig dännet en spennende skjerm mellom flaten og elveskråningen og markerte inngangen til sentrum, er fjernet på nordsida av Brugata. Området ligger ribbet med en bar skråning ned mot vannflaten.



Brugata er ikke lett å krysse ved Bruhjørnet. Fotgjengerovergangen fører barna rett inn på bensinstasjonen.



Det eldste huset på vestsida ligger i forkommen tilstand på Bruhjørnet, som en anakronistisk "hilsen" til forbipasserende.

MULIGHETER: INNGANGSPORT TIL SENTRUM

Stedet kan i prinsippet betraktes på to måter:

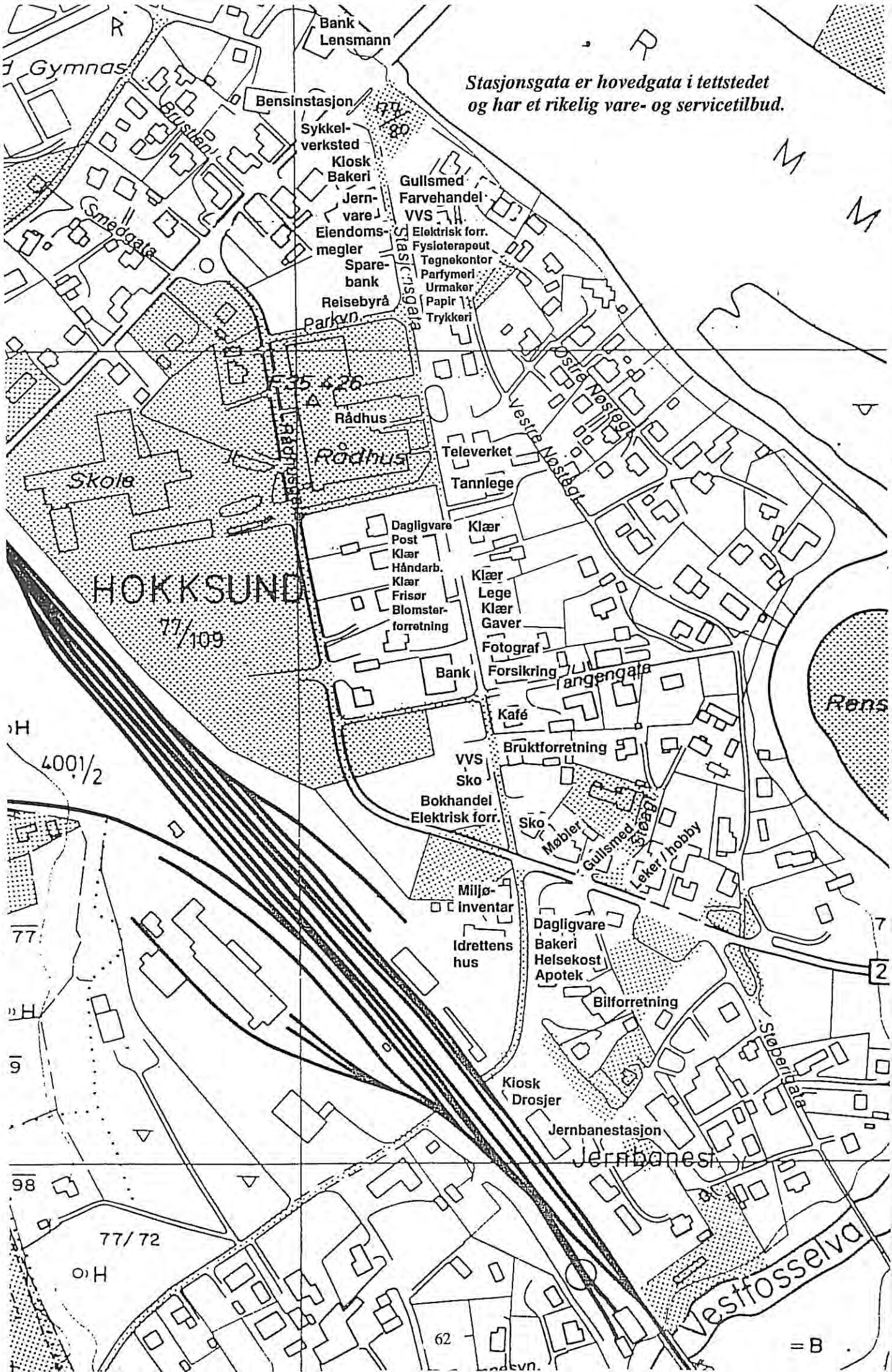
- Brugata utvikles som en grensegate som avgrenser tettstedet mot nord og et åpent villa- og institusjonsområde. I så fall kan innkjøringen til Stasjonsgata få karakter av port til sentrum. Forretningsbebyggelse på nordsida av gata kan med tida få boligfunksjon.
- Brugata betraktes som en sentral gate i tettstedet. Brua eller Bruhjørnet blir dermed porten til Hokksund. Bruhjørnet kan utvikles til en plass med bebyggelse på tre sider og henvendt mot elva.

Det første alternativet gir en klar avgrensing av sentrum, og kan bidra til å forsterke Stasjonsgata som hovedgate. Det gir færre avkjøringsproblemer fra Brugata til erhvervsvirksomheten. Det andre alternativet forsterker Bruhjørnets betydning som et naturlig tyngdepunkt i sentrum. Det kan dessuten være lettere å gjennomføre i praksis.

TILTAK.

For å gjøre Bruhjørnet til en hyggelig entre til sentrum, foreslår vi disse tiltakene:

- Reduksjon av hastigheten på biltrafikken ved hjelp av en rundkjøring, opphøyd fotgjengerfelt e.l.
- Stasjonsgata åpnes mot hjørnet, med mulighet for direkte innkjøring til stedets hovedgate.
- En form for "sentrumSPORT", enten i Brugata ved bruhodet, eller i inngangene til Stasjonsgata, markerer begynnelsen på sentrum.
- Bearbeiding eller skjerming av bensinstasjonen.
- Bebyggelsen utbedres, harmoniseres og skjermes med trekkerer.
- Kultivering av gulvet med klar arealbruk og kantmarkeringer.
- Det gamle trehuset reoveres og blir turistinformasjon e.l.



Stasjonsgata er hovedgata i tettstedet og har et rikelig vare- og servicetilbud.

HOKKSUND

77/109

400 1/2

77

9

98

77/72

62

=B

STASJONSGATA

Stasjonsgata er hovedgata i Hokksund, og forbinder de aller fleste funksjonene i tettstedet. Den er blitt til over en hundreårsperiode, og forteller stedets historie både med sin struktur og bygningene. Gata har klare endepunkter både i sør og nord, og kan derfor betegnes som en **målgate**. Sett mot sør har gata et vakkert og naturlig fondmotiv i stasjonsbygningen. I nord avsluttes gata ved Bruhjørnet, men mangler et tilsvarende visuelt endepunkt. Vi ser over mot Gamle Hokksund og landskapet videre nordover, men ikke elva imellom, og opplever gateløpet som uavsluttet.

De to sidene i Stasjonsgata er markert forskjellige. Bebyggelsen langs østsida består av små forretningsgårder som er trukket tett inn til gateløpet og danner en klar vegg. På vestsida er bebyggelsen mer oppbrutt, og består tildels av nyere og større bygninger med gamle villahager imellom. Dette gir en karakteristisk skjevhet i gatebildet som forsterkes ved sol/skyggeforholdene. Vegetasjonsinnslaget og gesimshøyden på to etasjer gir gata et vennlig småbypreg.

Stasjonsgata er sterkt dominert av parkerte biler, som står i sammenhengende rekker langs begge fortauskantene. Trafikken i gata er moderat, og med lav hastighet.

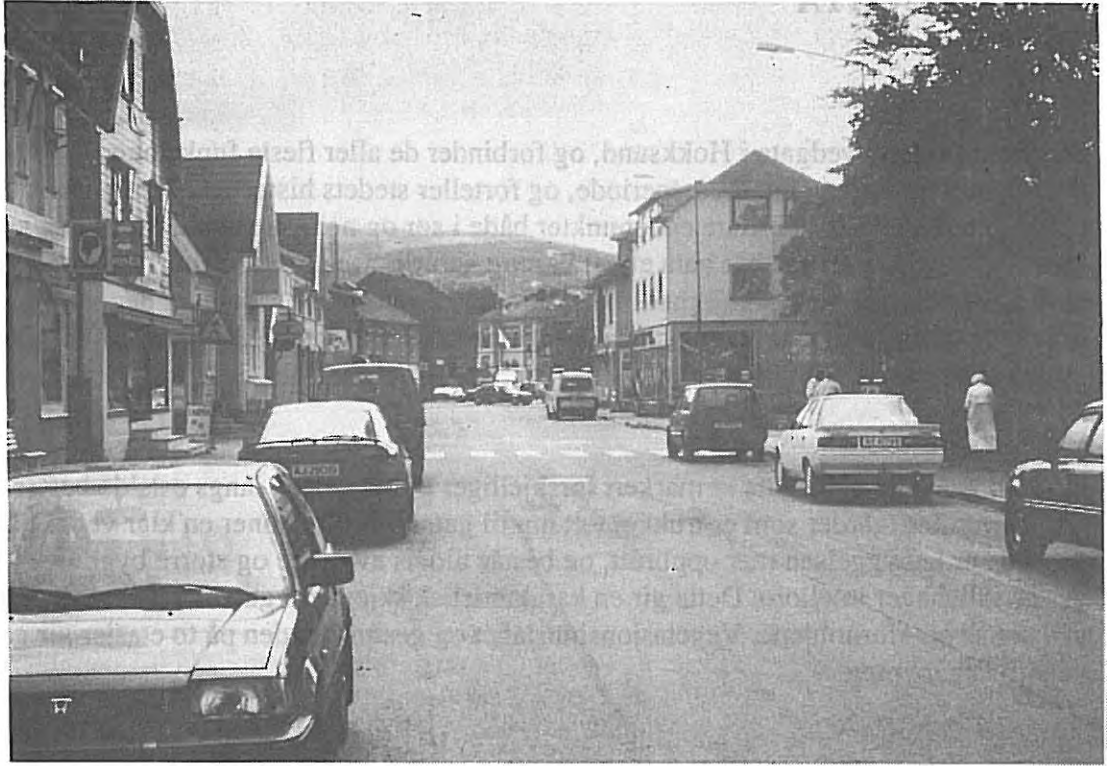
GATELØPET HAR KVALITETER

De kritiske stedene langs gata er behandlet i egne avsnitt. Her nevner vi kort noen andre egenskaper ved gateløpet.

Stasjonsgata har et tyngdepunkt i nord og i sør, med tendenser til plassdannelser. I nord ved Bruhjørnet er gata stengt. Den historiske Nøstegata munner ut her, men er ikke synliggjort. Forskjeller i bebyggelsen og ukritisk bruk av reklameskilt forsterker det visuelle kaoset.

Gateløpet sørover har kvaliteter både i bebyggelse og struktur. Men på et par viktige punkter åpner gata seg ut til siden, slik at det oppstår huller i gaterommet.

Gateløpet mellom Styvehjørnet og stasjonen er akkurat langt nok til å oppleves som gate. Stasjonsgata fortjener imidlertid en flottere avslutning rundt stasjonsbygningen enn idag.



Mot sør har Stasjonsgata et naturlig og vakkert fondmotiv i Stasjonsbygningen. Gateløpet buer svakt og lukker seg.



Mot nord løper gata ut i intet både visuelt og funksjonelt. Her mangler en markering eller målpunkt som kunne fortelle om Bruhjørnets betydning.

Tidligere var Stasjonsgata kommunens sosiale nerve og møtested. Med sin utstrekning fikk den flere lokale tyngdepunkter med fortettet aktivitet, f.eks Bruhjørnet, posthusområdet, Styveområdet, jernbanestasjonen. Imidlertid ble denne strukturen ødelagt gjennom den nye trafikkreguleringen i 70- og 80- årene.

- Bruhjørnet gikk over fra å være et sosialt møtepunkt til å bli et gjennomfartsområde.
- Styveområdet ble likeledes sprengt av gjennomfartstrafikk på tvers
- Jernbanestasjonen ble liggende i en blindvei.

Fremdeles har gata en rekke offentlige og private tilbud, men mangler et sted som kan være bygdas sosiale tyngdepunkt.

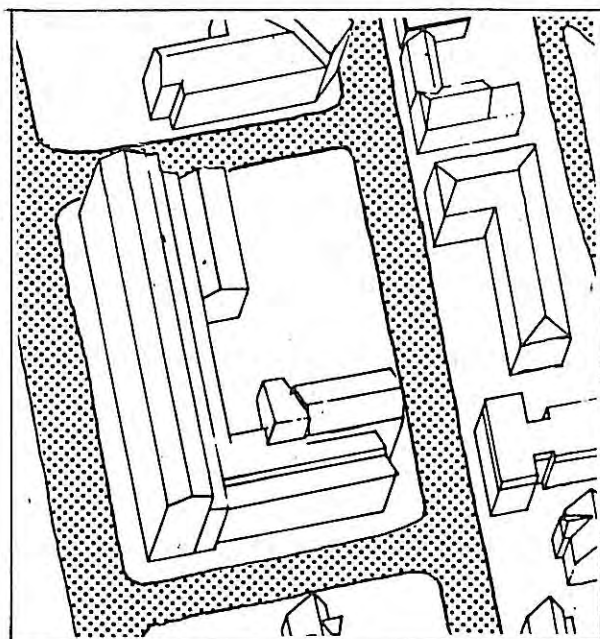
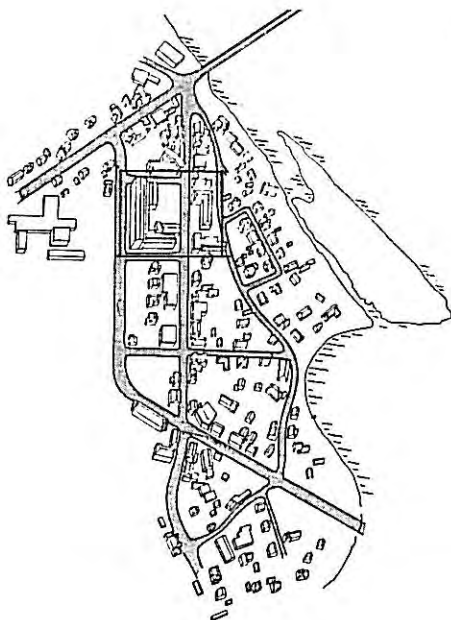
MULIGHETER: HOKKSUNDS HOVEDGATE SOM SOSIALT MØTESTED.

Stasjonsgata er og bør være hovedgata i tettstedet. Dette forutsetter at ingen flere funksjoner trekkes ut av sentrum eller til nabogatene. Videre bør tilgjengeligheten styrkes ved å åpne mot Bruhjørnet, så gata gjenvinner sin funksjon som sentrumspori i nord og inviterer til besøk. Dette forutsetter lav hastighet på trafikken gjennom gata slik at det blir trivelig å oppholde seg der (gjennomfartstrafikken vil selv velge den raskere Rådhusgata).

Stasjonsgata har muligheter til å bli en hyggelig sentrumsåre i framtida, men da må nye kvaliteter tilføres gjennom høyere opparbeidelsesstandard og vegetasjon. Byggelinjen langs østsida av gateløpet må holdes, uten flere tilbaketrekninger, og ledige tomter bebygges når behovet melder seg. Bebyggelsen må fortsatt holdes i maksimum to etasjer. Byggeskikken må pleies (Se kapitlet om bygninger).

TILTAK:

- Stasjonsgata opparbeides med tradisjonelt profil (To kjørefelt, kantparkering evt. på begge sider og fortau).
- Beplantning med to trerækker i hele gatas lengde.
- Parkering for ansatte på privatomter, sidegater eller egne parkeringsplasser utenfor Stasjonsgata.
- Spilleregler for bebyggelsen bør utarbeides som del av en kommunedelplan for sentrum.



Rådhusplassen



Hokksund rådhus er en vakker og representativ bygning, men virker litt fjern, akademisk og opphøyet. Som en del av TON-prosjektet skal huset åpne seg og plassen skal bli stedets storstue. Parkeringen på atkomstrampen bør fjernes.

RÅDHUSPLASSEN

Rådhusplassen utgjøres av arealene mellom Rådhuset og omkringliggende bebyggelse på Stasjonsgatesida, et område på ca 60x80 m delt i to av gata. Rådhusplassen ligger i kommunens og sentrums geografiske midtpunkt, med bilatkomst fra Rådhusgata i vest.

Rådhusplassen er blitt til ved en skrittvis og nokså tilfeldig sammenstilling av bygninger med forskjellig alder og uttrykk.

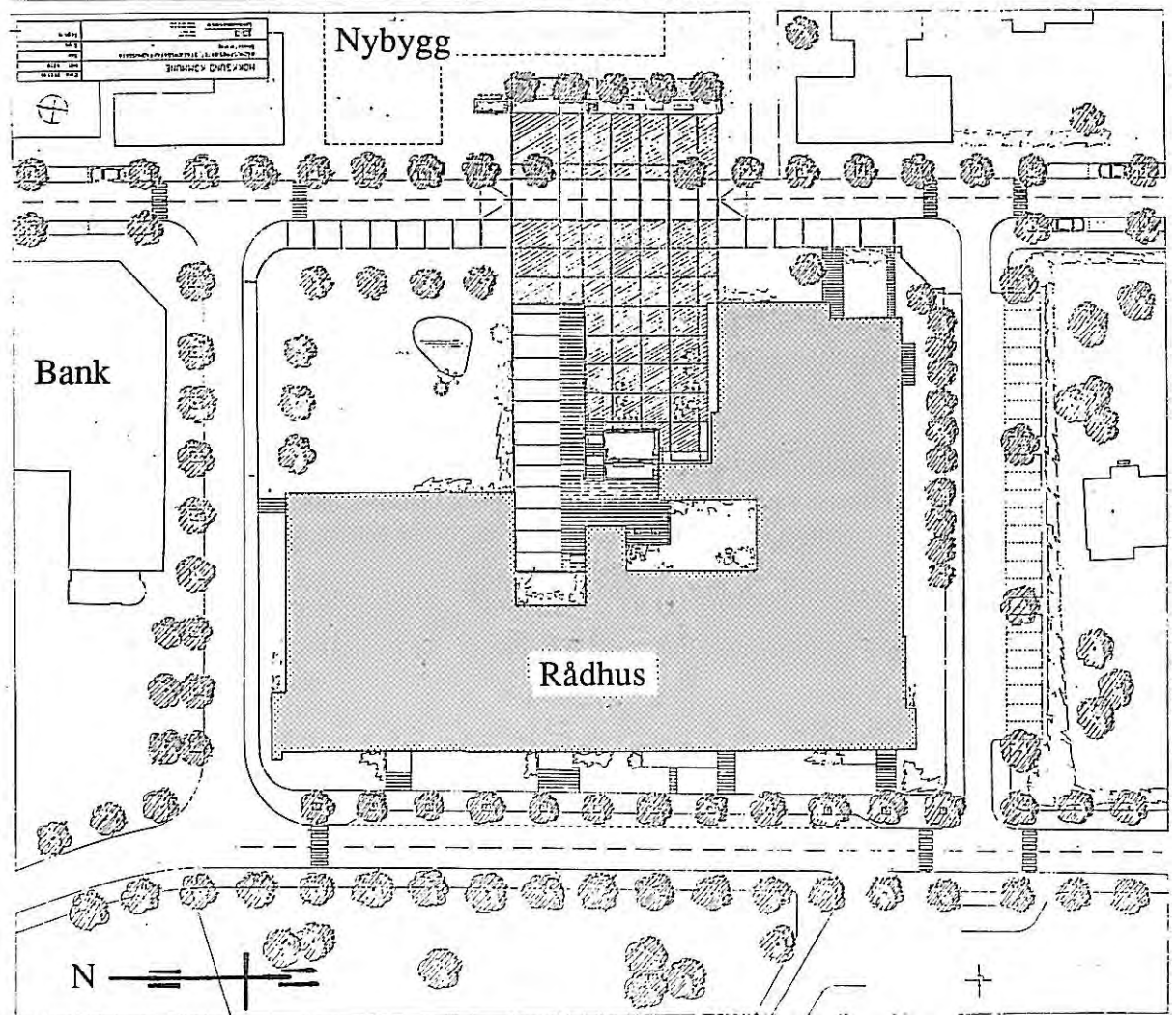
En større ny forretningsgård er under oppføring vis a vis Rådhuset. Den er bygget i L-form og vil danne en plassvegg i øst. Nybygget erstatter to tidligere bygninger og en bensinstasjon. Den ligger med en fløy i gatelivet og vil danne en motvekt til rådhusbygningen og plassen foran. Sparebankens nye bygning danner plassvegg i nord. Bygningen har holdt gesimshøyden på to etasjer, men virker likevel ute av skala med den gamle delen av bebyggelsen. Det henger sammen med fasadeutformingen, og skråhjørnet med store glassflater og bankens logo. Rådhuset selv danner vestveggen i plassrommet. Huset har en helt annen dimensjon enn småhusene i sentrum, og virker sånn sett litt forvokst for det lille stedet. Men bygningen har høy arkitektonisk kvalitet i utforming og materialbruk. Rådhusets overflate er i gulhvitt pusset mur, og tar slik opp en fargeholdning vi finner på stedet fra før.

Plassen har gjennomkjøring i litt for høy hastighet, og parkeringen dominerer både i gata og oppover adkomstrampen til hovedinngangen.

En del av plassen er opparbeidet som en liten, representativ park, en gressplen med en dam og litt beplantning. Parken kunne også vært et hyggelig oppholdsareal, men innbyr ikke til det på grunn av sur nordatrekk og fordi det ikke er noe sted å sitte. Det er ikke tilfeldig at kommunen satsset på opparbeiding av gulvet på Rådhusplassen da den skulle prioritere TON-innsats høsten 91. Den lille parken mot rådhusveggen vil etter den nye planen få noen etterlengtede sitteplasser og søndre del av plassen vil gi rom for Hokksunds friluftsscene.

MULIGHETER: HOKKSUNDS STORSTUE

Med sin sentrale plassering ligger Rådhusplassen som det naturlige sosiale og kulturelle midtpunktet i kommunen. Den peker seg ut som det fremste og mest representative byrommet i kommunen. En vitalisering og opprusting av plassen vil bety mye for Stasjonsgata og sentrums muligheter for å overleve.



En ny bygning reiser seg (1992) vis a vis Rådhuset. Den er lagt i vinkel, som Rådhuset og oppgaven blir å binde de to plassene sammen på tvers av Stasjonsgata.

Det har i mange år versert ønsker i kommunen om å gjøre mer ut av Rådhusplassen. For å sitere et skriv datert oktober 1987:

"Hvorfor ikke etablere en fast offentlig møte- og underholdningsplass

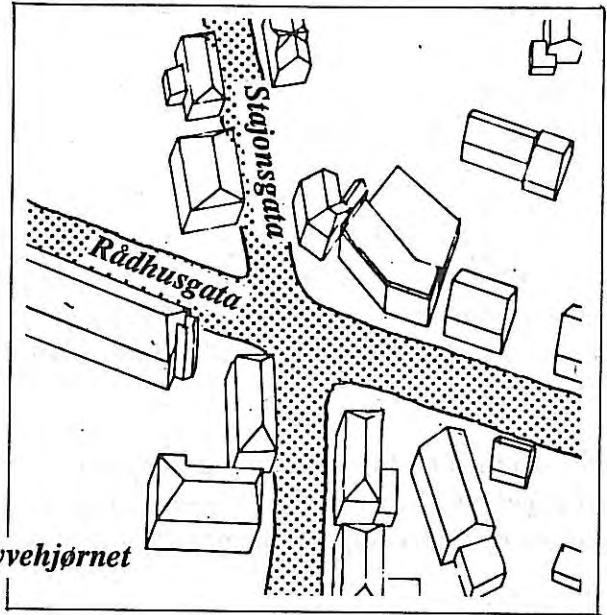
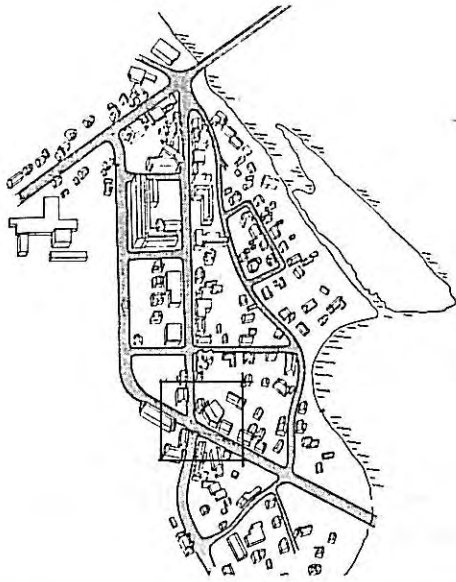
- der folk kan treffes, sitte å hvile eller være tilhører og tilskuer til noe som skjer.
- der kommunens kulturliv kan utfolde seg.
- et sted som kan trekke folk til seg og de lokale forretninger".

Arbeidet med Rådhusplassen startet høsten -91 med steinsetting av en del av området. Nybygget vis a vis Rådhuset vil lukke plassrommet mot øst, og MPG-prosjektet vil bringe med seg de nødvendige tiltakene med gategulvet og trafikken.

I TON-sammenheng har en ønsket å åpne selve Rådhuset mer for publikum, og gjøre det mer tilgjengelig fra Stasjonsgata. Slik kan Rådhuset og Rådhusplassen utvikle seg til et sosialt og kulturelt sentrum og et offentlig oppholdsrom i kommunen.

TILTAK:

- **Fartsdempende tiltak. Parkering tilpasset stedet.**
- **Opparbeiding av gulvet med enhetlige materialer.**
- **Bruk av beplantning, gatemøbler o.l. til å skape en trivelig, helhetlig plass egnet til offentlige uteaktiviteter.**
- **Mulig fasadebehandling av husene rundt plassen.**
- **Det Åpne Rådhus**



Styvehjørnet er i dag en samling enkelthus rundt et kryss med dominerende gjennomgangstrafikk. Noe må gjøres med hastigheten før stedet kan bli levelig for fotgjengere. Kan trafikken legges om Stasjonsområdet?

STYVEHJØRNET.

Veikrysset mellom Stasjonsgata og den relativt nye Drammensveien har vi kalt "Styvehjørnet", etter bokhandleren. Tidligere var dette et Y-kryss, der veien fra Loesmoen møtte tettstedet og Stasjonsgata. Y-krysset virket som en fartsbrems hvor bilene giret ned til bygatenivå. Da Rådhusgata ble bygget, la man denne i forlengelsen av Drammensveien og rev gamle Hokksund Hotell, som stengte for veitraseen. Dermed endret man en del av Stasjonsgatas struktur, gateveggen på vestsida. Vi fikk et skrått og åpent veikryss, med tilfeldig bebyggelse i forhold til gateløpet. Senere ble en større forretningsgård, Loebygget reist langs den nye skrå veien, men uten å forholde seg til Stasjonsgata og dens byggeskikk.

I dag framstår området som uryddig, forvirrende og med store forskjeller mellom de enkelte bygningene med hensyn til retninger, skalaer, stilperioder, materialer og farger. Samtidig feier trafikken gjennom stedet på tvers. Plassen oppleves ikke som byrom, og som fotgjenger har man store problemer med å ferdes på tvers av biltrafikken, ikke minst på grunn av alle de oppsatte trafikkgjerdene. Samtidig er veien i praksis skolevei for barna fra Loesmoen.

Vi har fått et temmelig kaotisk og konfliktfyllt område hvor byggeskikken og fotgjengerne er de tapende partene.

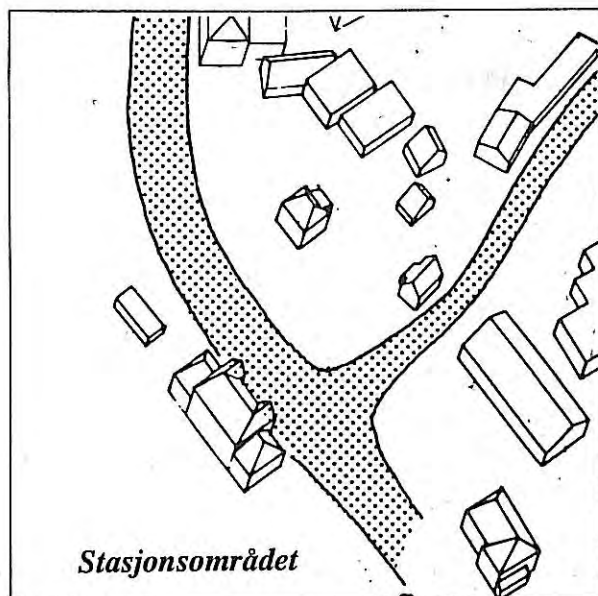
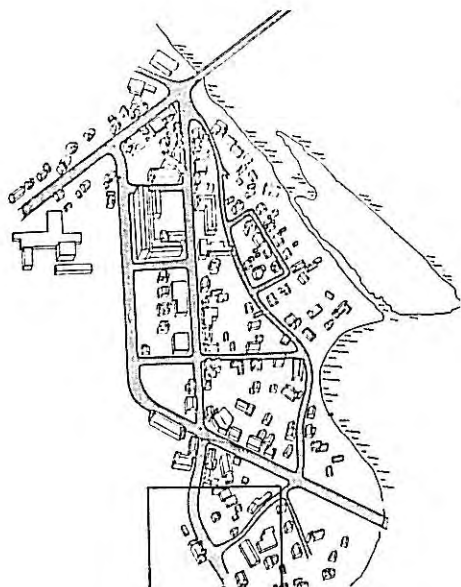
MULIGHETER: EN LIVLIG HANDELSPLASS

Fra krysset har man et fint overblikk over Stasjonsgata, både nordover til Bruhjørnet, og sørover mot stasjonen. I denne retningen lukker den fine gamle stasjonsbygningen gaterommet mellom de to ærverdige bygningene Sparebanken og Meierigården.

På grunn av sin beliggenhet, har Styvehjørnet muligheter til å bli en livlig plass i Hokksunds handlesentrum. Dette ville først og fremst kreve en omlegging av trafikken. Muligheten til å legge Rådhusgata om stasjonsområdet blir belyst i MPG-prosjektet. Området har dessuten et utbyggingspotensial, både i meierikvartalet og Styvekvartalet.

TILTAK:

- Trafikken legges om, slik at Styvehjørnet kan bli et fotgjengertorg.
- Fysiske sperrer for fotgjengerne fjernes.
- Rommet opparbeides som en plass, et torg med enhetlig gulvbehandling og møblering.
- Hull i gaterommet tettes med bygninger.



Første møte med Hokksund for reisende med toget. Dette stedet har hatt kvaliteter tidligere som det kan få tilbake. Tre flotte bygninger utgjør den viktigste ressursen på stedet. Gamlebanken til venstre.



Tidligere løp Stasjonsgata over banelegemet og føyde stedet sammen. MPG-prosjektet arbeider for å få lagt Rådhusgata om stasjonen og Stasjonsgata under linjen. Det ville gjøre plassen til et knutepunkt igjen

STASJONSOMRÅDET

Etter at jernbanen kom til Hokksund på 1860 tallet, ble stasjonsområdet et viktig sted for utvikling av industri og servicevirksomhet. Sidespor ledet inn mot områder med industri og trelast på vestsida av jernbanelinja, mens jernstøperiet og meieriet ble bygget på østsida, i tilknytning til Stasjonsgata. En plass foran den staselige stasjonsbygningen markerte områdets betydning som knutepunkt, og kronen på verket ble satt med den representative bankbygningen i jugendstil. Plassen markerer et målpunkt i Stasjonsgata, med stasjonsbygningen i siktlinjen.

SVAKHETER: TRAFIKKAL BAKEVJE OG STEDSTAP

I dag ligger området i en bakevje, bilen har tatt over som kommunikasjonsmiddel og Rådhusgata fører trafikken utenfor stasjonsområdet. Stasjonsgata løp inntil 1983 over banelegemet og fortsatte opp mot Kirken. Den bandt de to sidene av linja sammen til en helhet. Nå er denne forbindelsen brutt, og erstattet med en fotgjengerundergang sør for stasjonsbygningen. Arealene brukes for en stor del til bilparkering for togreisende og for ansatte i virksomhet i nærheten. I tillegg tjener plassen foran stasjonsbygningen som bussholdeplass, en praktisk ordning, men uten stor betydning for aktiviteten på plassen.

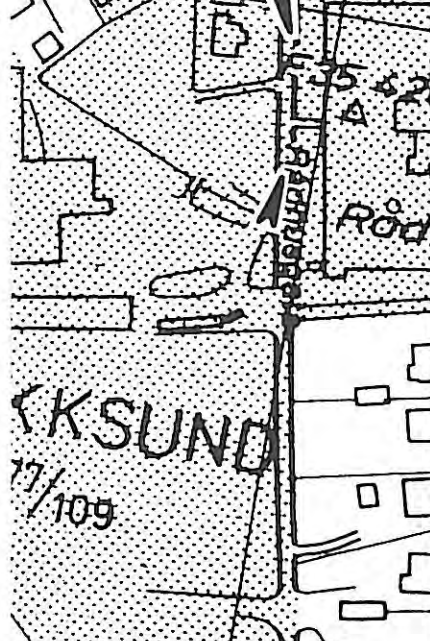
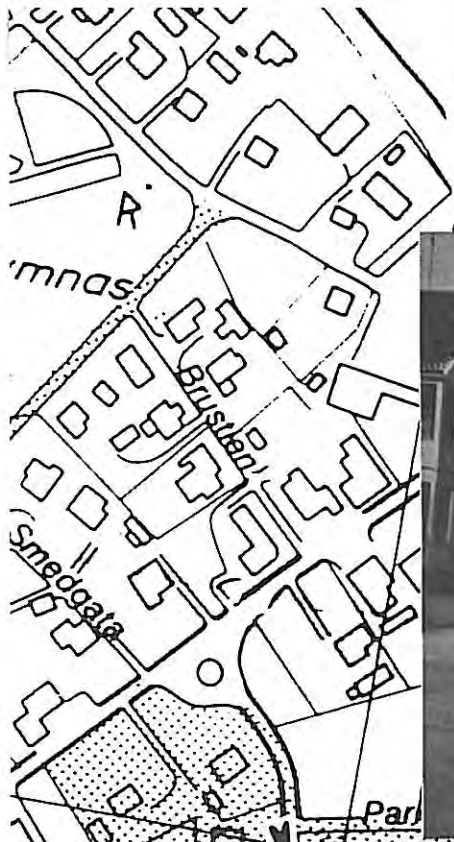
Et par bygninger er revet, og dette har svekket plassrommet vesentlig. En tidligere bakgårdsbygning med bilverksted har dermed blitt eksponert og er det første som møter besøkende foran stasjonen. Banken har flyttet sin virksomhet til den nye bygningen nord i Stasjonsgata. Fire søyleppler og en flaggstang som tidligere markerte bygningens betydning, er borte, og huset står nå i et hav av asfalt og parkerte biler. Plassen har mistet vesentlige kvaliteter. Slik sett kan vi snakke om et stedstap.

MULIGHETER TIL VEIOMLEGGING OG FORTETTING

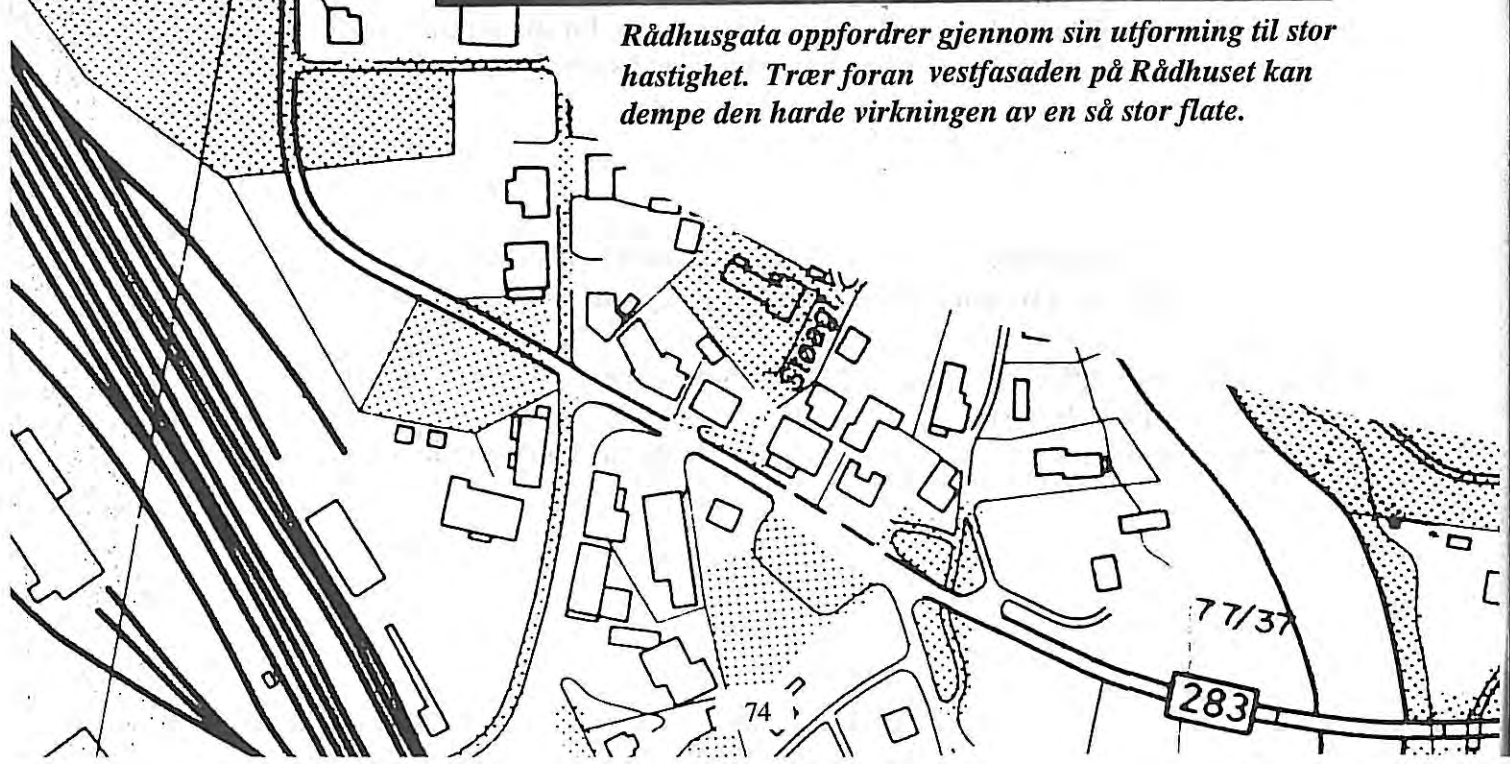
Plassen ligger godt plassert som endepunkt for sentrumsområdet. Stasjonsbygningen og den gamle banken er bygninger med stor arkitektonisk verdi for stedet, og gir holdepunkter for en forbedringsplan for området. Det er plass til et par nye bygninger som kan bidra til å lukke plassen. Muligheten som ligger i å legge Rådhusgata om stasjonsområdet kan igjen gi plassen en sentral plassering. Det ligger også muligheter for et større utviklingsprosjekt i hele kvartalet vis a vis stasjonen. En slik sentrumsutvidelse må imidlertid vurderes mot konsekvensene for virksomhet i selve Stasjonsgata.

TILTAK:

- Muligheter for å legge Rådhusgata om stasjonsområdet vurderes
- Fortettingstomter med bygninger som definerer plassen
- Opparbeiding av plassgulvet
- Gjenopprette forbindelsen mellom østsida og vestsida av jernbanelinjen ved en undergang for lokal trafikk
- Opparbeide liten park med søyleppler foran den gamle bankbygningen



Rådhusgata oppfordrer gjennom sin utforming til stor hastighet. Trær foran vestfasaden på Rådhuset kan dempe den harde virkningen av en så stor flate.



RÅDHUSGATA.

Rådhusgata ble bygget midt i 70-åra som en parallell avlastningsvei for Stasjonsgata. Den er en viktig del av trafikksystemet for Hokksund sentrum slik det ble planlagt for vel 15 år siden. Fra Rådhusgata ble det anlagt tre mategater inn til en tenkt fotgjengerdominert handlegate. Den ene av disse er idag parkeringsplass. Rådhusgata har fortau på begge sider, og fungerer som skolevei.

KRITISK PUNKT MELLOM SKOLEN OG RÅDHUSET

Rådhusgata starter i nord i rundkjøringen i Brugata. Nord for rundkjøringen ligger som fond en mørkbeiset velholdt sveitservilla fra rundt århundreskiftet. På østsiden skjemmes gatebildet av det visuelle kaoset i bankkvartalets indre. På vestsiden av gata er bygget en forstøtningsmur opp mot kommunens nyrestaurerte allaktivitetshus, "Alt-i-ett huset", et fint lite sveitserhus. Avstanden mellom veien og huset burde vært et par meter større her. Den fire etasjer høye bakfasaden på Rådhuset virker dominerende. Trærne på vestsida myker opp veibildet. Gata er tenkt og utformet som en åpen vei og har ingen gatekarakter.

Rådhusgata har en rettstrekning på ca 300 m, med god side- og møtesikt. Den er utformet som en ren trafikkåre. Hastigheten ligger derfor over det ønskelige. Ved Rådhuset og skolen har mange fotgjengere behov for å krysse, og hele området her virker trafikkfarlig. Gata ligger som en barriere mellom skolen og Rådhusets parkeringsarealer på den ene siden, og Rådhuset og sentrum på den andre. På deler av strekningen sørover er det plantet trær langs fortauet, og dette vil etterhvert stramme opp gatebildet. Ved Loebygget svinger Rådhusgata slakt østover før den krysser Stasjonsgata.

MULIGHETER: REDUSERT FART OG BEPLANTNING

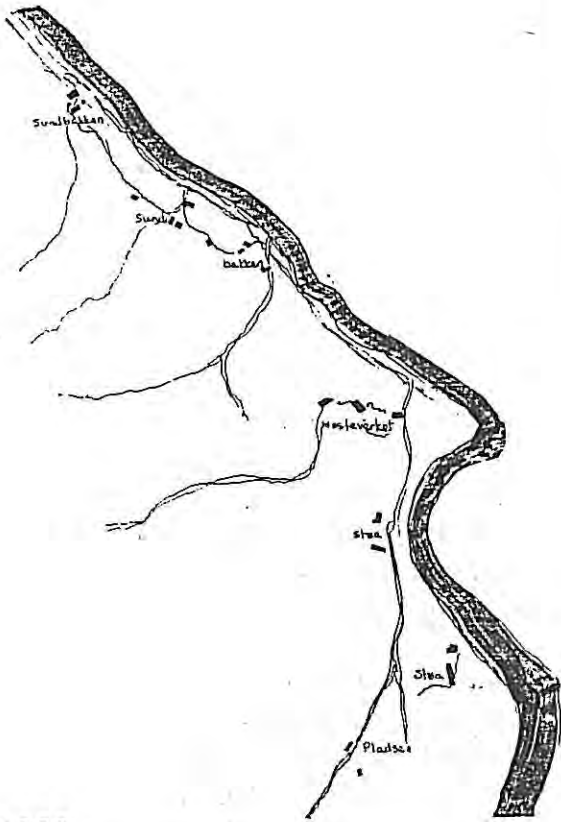
Rådhusgata bør fortsatt fungere som trafikkavlastningsgate for Stasjonsgata. For å redusere barrierevirkningen, bør hastigheten reduseres. To viktige innsatsområder i Rådhusgata vil være kryssingsområdet mellom skolen og Rådhuset og stasjonsområdet.

En beplantningsplan og parkeringsplan for området rundt og vis a vis Rådhuset vil gi økt trivsel i dette området. For å dempe den dominerende virkningen av Rådhusveggen foreslår vi treplanting ved hvert av de små inngangspartiene. Dette bør være slanke og høye trær, f.eks. popler.

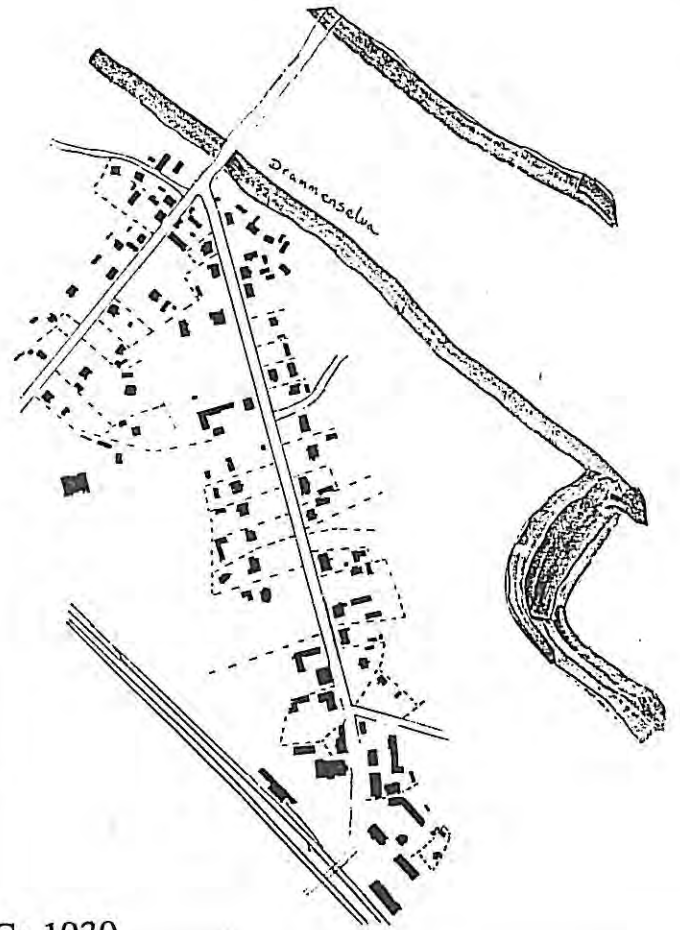
Det åpne kvartalet ved Kremmerhuset har muligheter til å bli et fullverdig "bykvartal", Hokksunds første, dersom det ble tettet igjen med bebyggelse og beplantning mot Rådhusgata/ bankgata, (som forutsatt i reguleringsplanen fra 1977).

TILTAK:

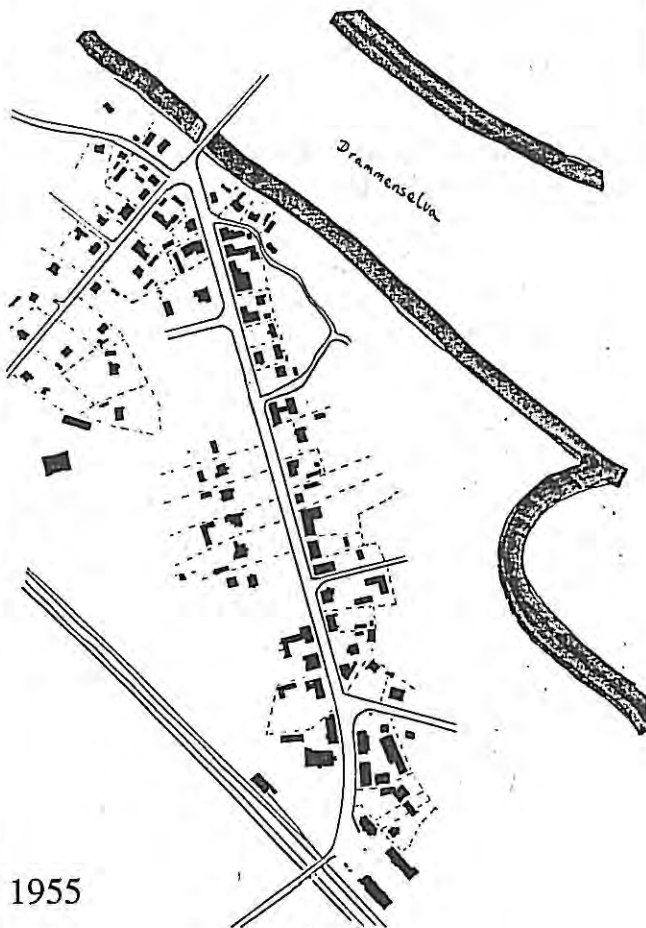
- Omlegging av Rådhusgata forbi stasjonsområdet.
- Utforming av fotgjengerforbindelse på tvers av gata ved rådhuset.
- Trær med kraftig vertikalvirkning for å bryte rådhusfasaden.
- Parkeringsregulering og beplantning vis a vis rådhuset
- Gjenfylling med bebyggelse eller vegetasjon mot bankkvartalet.



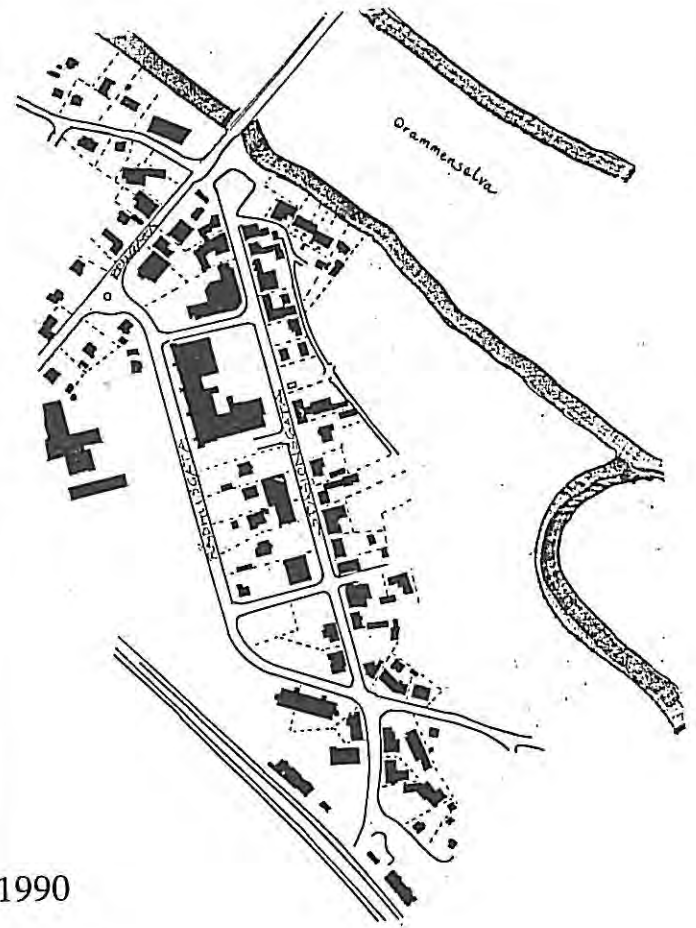
Ca 1800



Ca 1930



1955



1990

Utviklingen av stedets struktur vises godt ved sammenligning av enkle historiske kart.

9. ARBEIDSMETODE

HVA ER BYGGESKIKK?

Byggeskikk

"Byggeskikk betegner det som faktisk bygges - uavhengig av kvalitet. Det omfatter bygninger, tekniske anlegg, veier, terrengbehandling og forholdet til landskapet og vegetasjonen."

God Byggeskikk:

"Nye bygninger kan først bli god byggeskikk når de passer til stedet der de står. Dette vil si tilpasning til klima, natur og eksisterende bygningsmiljø."

(Fra Byggforsks definisjon av byggeskikk.)

Byggeskikk omfatter mer enn bygninger og vi legger en avgjørende vekt på at byggeskikken skal passe til stedet. Hva stedet krever av byggeskikken må imidlertid være gjenstand for en tolkning. For å forstå stedet må vi gjøre en analyse, som tolker stedet og gir et grunnlag for planer og forbedringstiltak.

HVORDAN ANALYSERE ET STED?

Vi har analysert steds karakteren og byggeskikken etter flere dimensjoner:

1. **Den historiske analysen** forteller om stedets opprinnelse og utvikling, den forteller om hvilke planer som har vært lagt, og hva som ble gjennomført. Den forteller om perioder med næringsutvikling og sterk vekst og om krisetider med stagnasjon. Transportårer, lokalisering av viktige bygninger, eiendomsgrenser og topografiske forhold er faktorer som har ledet byutviklingen i bestemte retninger.
2. Sammenheng mellom **geografiske nivåer** er den andre viktige siden av stedsanalysen. Det har lite for seg å starte utviklingsarbeid på detaljnivå uten å ha gjort seg opp en mening om forholdet til bebyggelse og landskapet rundt, som i stor grad er med å definerer steds karakteren. På den andre siden kan rene overordnede betraktninger lett bli for luftige og vanskelig å omsette i praksis dersom de ikke knyttes til bebyggelsesmønstre og enkeltobjekter på lavere nivå.
3. **Tverrfaglig angrepsmåte** er den tredje dimensjonen i stedsanalysen. Det er ikke nok å studere bygningene. Vi må i tillegg se på veiareal og terreng, gulvet i tettstedet. Vegetasjon bør vurderes som en selvstendig komponent med stor virkning på det fysiske miljøet. Vi bør dessuten ha med infrastrukturen under bakken, ledningsanlegg og kabler, som gir forutsetninger for tettstedsutviklingen.

Vi har konsentrert oss om den fysiske strukturen, og trukket inn funksjonelle og sosiale forhold bare når de har direkte sammenheng med byggeskikken.



En utvikling av byggeskikken på privathus forutsetter nær kontakt mellom fagfolk og huseiere. Arkitekt Hoen som har kontor i Hokksund, diskuterer her fargevalg med innehaveren av en forretning.



Dette huset ble malt om fra mørk grå til frisk gul. Forandringen i gatebildet var slående.

STRATEGI FOR BEDRE BYGGESKIKK I HOKKSUND

Byggeskikk har altså vært en viktig ingrediens i denne analysen. Er det mulig å komme fra en analyse og over til praktisk forbedringsarbeid? De aller fleste av husene i sentrum er i privat eie. Når det gjelder disse kan vi foreslå tiltak, men har ingen garanti for at anbefalingene blir fulgt. Vår strategi må derfor være:

1. Framskaffe et godt grunnlag for prosjektering.
2. Motivere befolkningen på forskjellig vis
3. Smi mens jernet er varmt, dvs når huseieren ønsker å gjøre noe.

Vi har registrert hver enkelt bygning innenfor planområdet på et tosidert registreringsskjema. Dette kan brukes som grunnlag for en diskusjon av huset og som et prosjekteringsgrunnlag.

Vi har også intervjuet de viktigste private huseierne i området. Intervjuene var lagt opp som gjensidig informasjon, en samtale om huset og eventuelle planer og forandringer.

KOMMUNENS ENGASJEMENT.

TON-prosjektet i Hokksund har tatt utgangspunkt i å forandre Hokksund fra et "ikke sted" til et "møtested". Hovedmålet med prosjektet er at Hokksund skal utvikles til et sted med karakter og identitet, et sted som både innbyggere og besøkende vil trives i. Byggeskikk er en av de viktigste identitetsskapende trekkene ved et sted. Byggeskikk er derfor definert som et viktig satsingsområde i TON- prosjektet.

Øvre Eiker kommune har satset på bedring av byggeskikken innenfor de offentlige ansvarsområdene i Hokksund, både når det gjelder bygninger, plasser og gater. Det offentlige vil gå foran med et godt eksempel.

Det har vært en målsetting at prosjektet skal foregå i nær kontakt med publikum. Det ble arrangert TON-seminar i kommunal regi der byggeskikk var ett av temaene. I tillegg har det vært holdt flere mindre seminar og møter om byggeskikk i Hokksund. På seminar og møter har vi kjørt øvingsoppgaver for deltakerne for å få tilbakemelding på våre ideer. Øvelsene har gitt oss en god pekepinn på hva innbyggerne mener er Hokksunds sterke og svake sider. Disse svarene er en del av grunnlaget for vårt arbeid.

Ett langsiktig mål er å spre kunnskap og forståelse om byggeskikkens verdi for Hokksund, både blant politikere, administrasjon og publikum. Byggeskikkanalysen planlegges bl.a. videreført med en kommunedelplan for Hokksund.

KONKRETE RESULTATER HITTIL

Holdningsskapende virksomhet og statlig prosjektstøtte har gitt konkrete resultater både innenfor og utenfor prosjektområdet. Arkitekt Hoen som har kontor i Hokksund, har parallelt med analysearbeidet utført oppdrag for flere private huseiere med prosjektering og rådgivning om fargesetting.

Dette året med kommunal fokusering på byggeskikksaspektet har ført til resultater spesielt i den offentlige sektoren:

-Rådhusplassen er opparbeidet som et staselig byrom med utescene, belegningsstein og sitteplasser i parken. Kommunen engasjerte landskapsarkitekt til planleggingen.

-Rådhuset er planlagt ombygget for å realisere idéen om "Det åpne rådhus", der attraktivitet og tilgjengelighet for publikum bedres. Rådhusets bibliotek vendes mot Rådhusplassen. Arkitekt/ interiørarkitekt ble brukt til planleggingen.

- MPG-planen for Hokksund betyr en omfattende opprustning av tettstedsgulvet. Trerekker langs hovedgatene vil skjerme mot en ujevn byggeskikk og gjøre byrommene grønne og trivelige.

- Et tidligere modernisert sveitserhus i kommunal eie, "Alt-i-ett huset", er tilbakeført til opprinnelig byggestil.

- Kommunen engasjerte arkitekt for ombygging av forsamlingslokalet "Arbeider'n" til ungdomsklubb.

- Da Hokksund Barneskole med sin særpregede arkitektur fra 1950 skulle utvides, ble det avholdt arkitektkonkurranse om det beste prosjektet, der byggeskikksaspektet ble tillagt spesielt stor verdi.

- Flere private bygninger i Stasjonsgata har fått opusset fasadene med farger innenfor en skala (gul-gulhvit) etter råd fra arkitekt.

HOKKSUND SENTRUM - REGISTRERING AV BYGNINGER

TON-prosjekter 1991

Registr. av:Knut Magne Tolo.....

ADRESSE:

Stasjonsgata 60

EIER:

Gudrun S. Varlo

Movn. 10, HOKK

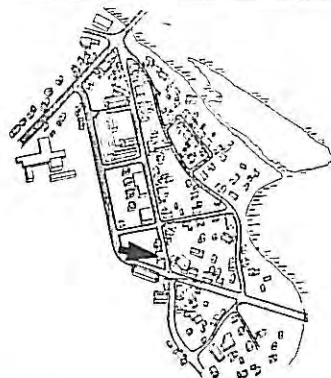
BYGGEÅR: 1910

OMB.ÅR: #

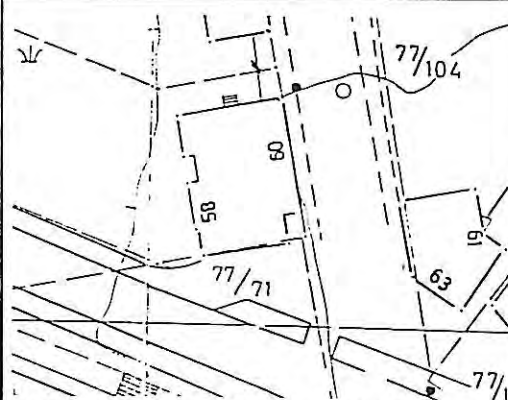
#

GNR./BR.NR.:

77/1062



Plassering i sentrum



Kart utsnitt M:1000



1925



1991

REGISTRERING:

	OPPRINNELIG:	I DAG:
BRUK:	Kolonoal, skoforr, bokh.	Bokhandel
STIL:	Klassisisme	Bevart i hovedsak
MATERIALER:	Tre, stenderverk	Samme
INNGANG:	Inng. mot Stasjonsgata	Inng. mot Stasjonsgata Varelevering fra baksiden
FARGER:	1.etg. ? 2.etg. ?	1.etg.: Grønn 2.etg.: Gul
DETALJER:	Valmtak m/arcker Smårutete vinduer	Valmtak med arcker 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.

Alle bygningene i sentrumsområdet er registrert på slike skjema. De kan tjene som grunnlag for en diskusjon om bygningenes framtid.

Historikk:

Årstall:

1910 Reist av kjøpmann Olav Langeland, 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

Tilbakeføring 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

10. LITTERATUR

1. **Austad, Ingvar:** Eikerbygda, Drammen 1974
2. **Bjørneboe, Jens m.fl:** Byggeskikk, Litteratur - enquete - definisjon, Prosjektrapport 81, 1991.
3. **Eiker historielag:** Årbok 1949, Harald Lyche & Co, Drammen 1949
4. **Ellefsen, Karl Otto:** Stedskarakter, Teori og metode, NTH, 1985
5. **En Bonde:** Momenter til en Beskrivelse over Eiker, Drammen 1887
6. **Frønes, Ivar og Hompland, Andreas:** Kanskje kommer Kongen, Cappelen 1985
7. **Gehl, Jan m.fl:** Bedre byrum, Dansk Byplanlaboratoriums skriftserie Nr 40 1991
8. **Homgren, Steen og Svenson, Ole:** Byarkitektur i kommunens planlegging, SBI-Byplanlægning 62, 1991
9. **Johansen, Nils:** EKER, træk av en storbygds saga, Kommunal foranstaltning, Kristiania 1914
10. **Lorange, Erik:** Byen i landskapet, Rommene i byen, Universitetsforlaget 1984
11. **Norberg-Schulz, Christian:** Mellom jord og himmel Universitetsforlaget Oslo 1978