

Lene Schmidt, Vidar Vanberg og Frants Gundersen

# Mulighetsanalyse for Hokksund Sentrum Vest

Kunnskapsgrunnlag for utvikling av byen

**Tittel:** **Mulighetsanalyse for Hokksund Sentrum Vest**  
Kunnskapsgrunnlag for utvikling av byen

**Forfatter:** Lene Schmidt, Vidar Vanberg og Frants Gundersen

**NIBR-notat:** 2010:111

**ISSN:** 0801-1702  
**ISBN:** 978-82-7071-863-4  
**Prosjektnummer:** 2897  
**Prosjektnavn:** Hokksund Sentrum Vest - Mulighetsanalyse

**Oppdragsgiver:** Eiker Eiendomsutvikling AS

**Prosjektleder:** Jon Guttu

**Referat:** I dette notatet analyseres mulighetene for utbygging av en ny bydel sentralt i Hokksund. Først belyser vi overordnede planer og føringer for byutvikling, deretter drøftes de fysiske mulighetene og utfordringene. Til slutt undersøker vi betingelsene for handel og næring i tilknytning til prosjektet.

**Sammendrag:** Norsk

**Dato:** Oktober 2010

**Antall sider:** 136

**Utgiver:** Norsk institutt for by- og regionforskning  
Gaustadalléen 21  
0349 OSLO

**Vår hjemmeside:** Telefon: 22 95 88 00  
Telefaks: 22 60 77 74  
E-post: [nibr@nibr.no](mailto:nibr@nibr.no)  
<http://www.nibr.no>

Org.nr. NO 970205284 MVA

© NIBR 2010

# Forord

I denne rapporten presenteres mulighetene for å utvikle en større, sentralt plassert eiendom i Hokksund. Eiker Eiendomsutvikling AS, som eies av Øvre Eiker kommune, ønsker å bygge ut denne eiendommen som ledd i en knutepunktutvikling rundt stasjonen. Fortetting rundt knutepunkter for kollektivtrafikk inngår som et viktig ledd i miljøvennlig byutvikling. I rapporten beskrives overordnede planer, fysiske muligheter og forutsetninger samt detaljhandels- og tjenesteutvikling i Øvre Eiker kommune. Rapporten inneholder også en vurdering av tiltak som kan styrke Hokksund som kommunesenter - i et samspill mellom innbyggere, næringsliv og kommune.

Kapittel 1- 3 er skrevet av forsker, sivilarkitekt, cand.polit. Lene Schmidt. Kapittel 4-8 er skrevet av forsker, cand. real. Vidar Vanberg og forsker, siv.ing. Frants Gundersen. Prosjektleder har vært forsker, dr. ing. Jon Guttu. Utredningsprosjektet er finansiert av Eiker Eiendomsutvikling AS og Øvre Eiker kommune.

Oslo, oktober 2010

Evelyn Dyb,  
forskningssjef

# Innhold

Forord.....	1
Tabelloversikt .....	5
Figuroversikt.....	6
Figuroversikt.....	6
Sammendrag .....	8
1 Innledning.....	12
1.1 Bakgrunn.....	12
1.2 Problemstilling .....	12
1.3 Metode .....	13
2 Overordnede rammer for byutvikling .....	14
2.1 Nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging .....	14
2.2 Fylkesplan for Buskerud 2005-2008 .....	15
2.3 Regional planstrategi for Buskerud 2009-2012 .....	15
2.4 Buskerudbyen.....	15
2.5 Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud .....	16
2.6 Gjeldende kommuneplanen 2006-2018 .....	16
2.7 Stadfestet planprogram – revisjon av kommuneplan for Øvre Eiker 2010-2022 .....	17
2.8 Utvikling av Hokksund by – retninger og perspektiver.....	17
2.9 Boligsosial handlingsplan 2008-2012.....	17
2.10 Hokksund sentrum nye muligheter – utvikling for handel .....	18
2.11 Attraktive byer - muligheter og utfordringer for byutviklingen i Hokksund .....	18
2.12 Oppsummering og anbefalinger om Hokksund vest og forholdet til gjeldende planer .....	18
3 Hokksund vest – muligheter og utfordringer .....	20
3.1 Beskrivelse av området .....	20
3.2 Forholdet mellom Hokksund øst og Hokksund vest .....	22
3.3 Helhetlig perspektiv på området .....	22
3.4 Kommunikasjoner til og fra og gjennom området.....	23
3.5 Forholdet til Haug kirke og gravlunden.....	25
3.6 Forholdet til stasjonen og jernbanen .....	25
3.7 Bebyggelse og bebyggelsesstruktur .....	26
3.8 Tetthet, tomteutnyttelse og etasjetall.....	30
3.9 Etappevis utbygging.....	39
3.10 Funksjonsblanding bolig- næring, kultur, service- og butikkstilbud .....	40
3.11 Byliv – møteplasser og mennesker som den viktigste attraksjon .....	45
3.12 Parkering.....	46

3.13	Gang- og sykkelveier.....	47
3.14	Boligbehov og boligpreferanser .....	47
3.15	Boliger og uterom.....	49
3.16	Boligkvalitet (planløsninger og brukbarhet, fleksibilitet, sol/dagslys, universell utforming).....	51
3.17	Kostnader og kvalitet.....	51
3.18	Byggeskikk og arkitektur .....	52
4	Fakta grunnlag/situasjonsbeskrivelse - detaljhandelen.....	55
4.1	Detaljhandelens dekningsgrad.....	55
4.2	Omsetningsutviklingen i detaljhandel .....	58
4.3	Bransjevis omsetningsfordeling.....	60
4.4	Detaljhandelsomsetningen pr innbygger.....	61
4.5	Kjøpesenterutviklingen i Drammens- og Kongsbergregionen.....	62
4.6	Utviklingen av detaljhandelsomsetningen i Norge.....	63
4.7	Konklusjon .....	64
5	Kjøpekraftsutviklingen – en indikatoranalyse.....	66
5.1	Sentrale faktorer i vurdering av kjøpekraft.....	66
5.2	Befolkningsutviklingen i Øvre Eiker og andre kommuner i regionen ....	66
5.3	Sysselsetting og arbeidsledighet.....	67
5.4	Inntektsutviklingen.....	68
5.5	Forbruksutviklingen.....	69
5.6	Turismens betydning.....	70
5.7	Konklusjon .....	71
6	Næringsutvikling i tjenestesektoren .....	72
6.1	Næringsstruktur .....	72
6.2	Tjenestetilbud.....	75
6.3	Oppsummering.....	78
7	Senterutvikling i Hokksund.....	80
7.1	Rammebetingelser for senterutvikling.....	80
7.2	Rammebetingelser i fylkesdelplanen og kommuneplanen.....	82
7.3	Rammebetingelser for Hokksund .....	82
8	Valg av strategier for å styrke Hokksunds sentrumsutvikling.....	84
8.1	Hokksunds utfordringer.....	84
8.2	Komplementær satsing/polysentrisk utvikling .....	85
8.3	Sentrumsutvikling i Øvre Eiker gjennom analyse av etableringsmuligheter for bransje- og bedriftsmiljøer.....	86
8.4	Proessorientert utvikling – eksempler og erfaringer.....	88
9	Oppsummering, konklusjon og anbefalinger .....	92
9.1	Bolig- og byutvikling.....	92
9.2	Detaljhandels- og tjenesteutviklingen.....	93
	Litteratur.....	95
	Vedlegg 1 Aktuelle bebyggelsestyper i tett by.....	98
	Vedlegg 2 Eksempel på handlingsplaner innen temaområdet ”Infrastruktur” – Kongsberg kommune .....	101
	Vedlegg 3 Varehandelsstatistikk 2008 og 2009 (SSB).....	104

Vedlegg 4	Antall tilbydere av tjenester 1998 – 2010 og antall sysselsatte innen tjenester 1998-2010 .....	111
-----------	---	-----

## Tabelloversikt

Tabell 4.1	<i>Detaljhandelens dekningsgrad</i> .....	57
Tabell 4.2	<i>Detaljhandelens dekningsgrad (eks. motorkjøretøyer og drivstoff)</i> .....	58
Tabell 4.3	<i>Detaljhandelsomsetningen i mill. kr. eks. mva. (eks. motorkjøretøyer og drivstoff)</i> ..	59
Tabell 4.4	<i>Detaljhandelsomsetningen i mill. kr eks. mva. -terminstatistikk</i> .....	59
Tabell 4.5	<i>Detaljhandelsomsetningen (i mill. kr. eks. mva) fordelt på bransjegrupper – Øvre Eiker kommune</i> .....	60
Tabell 4.6	<i>Oms. pr innbygger i detalj handelen (kr) eks. motorkjøretøy/ drivstoff og eks. mva.</i> .....	61
Tabell 4.7	<i>Noen nøkkeltall for kjøpesentrene i Drammensregionen og Kongsbergregionen 2005-2008</i> .....	62
Tabell 4.8	<i>Statistikk og prognose for omsetningsutviklingen i norsk detaljhandel - prosentvis endring 2008 og 2009 og prognoser 2010</i> .....	63
Tabell 5.1	<i>Folkemengde registrert 1998 og 2010, framskrevet 2015 og 2020</i> .....	66
Tabell 5.2	<i>Tettstedsutviklingen i Øvre Eiker og andre kommuner i regionen</i> .....	67
Tabell 5.3	<i>Bruttoinntekt (median) (kr) for bosatte personer 17 år og over for kommunene i buskerud</i> .....	69
Tabell 5.4	<i>Detaljhandelsomsetningen i mill. kr eks. mva. 2008 og 2009</i> .....	71
Tabell 6.1	<i>Sysselsatte i Øvre Eiker etter næringskategori. 1998-2010. Absolutte tall</i> .....	72
Tabell 6.2	<i>Sysselsettingsandeler i Øvre Eiker etter næringskategori. 1998-2010. Relative tall</i> .....	73
Tabell 8.1	<i>Eksempel på vurdering av faktorer som har betydning i en polysentrisk senterutvikling (situasjonsbeskrivelse for sentrene lokalt og i regionen)</i> .....	85

## Figuroversikt

Figur 3.1	<i>Flyfoto som viser en del av tomteområdet nederst til venstre. Stasjonsgata går fra stasjonen til Bruhjørnet og brua over elva. Stasjonsbygningen til høyre i bildet.</i> .....	21
Figur 3.2	<i>Sentrum er dominert av parkerte biler, som her ved rådhuset.</i> .....	22
Figur 3.3	<i>Store bygningsvolum med boliger på garasjelokk kolliderer med småhusbebyggelsen og skaper hindringer for gang/ sykkeltrafikk gjennom området. Hovedgata gjennom Badedammen området ender i en garasje. Badedammen, Stavanger</i> .....	24
Figur 3.4	<i>Ny boligbebyggelse på Grønlandstorg i Oslo med butikker i 1. etasje og boliger i øvre etasjer. En oppdeling i mindre kvartaler med garasjer/ butikker under lokk kan gi naturlige gangforbindelser gjennom området. Her har en i tillegg fått til et variert butikktilbud mot gata. Bebyggelse i 5 etasjer mot gaten og BYA på vel 50% oppleves ikke som et småbymiljø, men som et bymiljø.</i> .....	25
Figur 3.5	<i>Utviklingen av bebyggelsen i Hokksund i 1935, 1950 og 1990.</i> .....	27
Figur 3.6	<i>Bebyggelsen i Stasjonsgata danner et tydelig gaterom. Butikker i 1. etasje gir muligheter for et rikt byliv. Bebyggelse i to etasjer gir Stasjonsgate en småbykarakter.</i> .....	27
Figur 3.7	<i>Registrering av service- og butikkstilbud i Stasjonsgata. Registreringen viser stor variasjon i tilbudene (Guttu et al. 1992).</i> .....	28
Figur 3.8	<i>Tinghuset er trukket inn på tomten, med parkering foran, og bidrar ikke til noen bymessig bebyggelse. Slik frittliggende bebyggelse i åpent landskap er mer typisk for byenes periferi</i> .....	29
Figur 3.9	<i>Figur som illustrerer % BYA på 50% og hvordan ulike bebyggelsesstrukturer genererer ulike typer utearealer. Kvartalsbebyggelse gir det største sammenhengende uterom. Illustrasjon: Jens Bjørneboe</i> .....	33
Figur 3.10	<i>Figur som illustrerer forholdet mellom tomteutnyttelse, %BYA og etasjetall i ulike typiske bebyggelsestyper i Sverige. Illustrasjon fra Rådberg og Friberg (1996)</i> .....	34
Figur 3.11	<i>Figur som viser ulike typer bebyggelse med samme tomteutnyttelse på 75 boliger pr ha.</i> .....	36
Figur 3.12	<i>Kvartalsbebyggelsen i bydelen Skarpnäck i Stockholm er gitt en variert og skulpturell utforming med boliger i to etasjer og boliger i fire etasjer, ispedd et enkelt høyhus. Mot hovedgaten er det kirke, butikker og forsamlingslokaler, se Figur 3.16. Arkitekt: Arken arkitektkontor</i> .....	37
Figur 3.13	<i>Ski storsenter ligger sentralt og rett ved stasjonen. Senteret ble planlagt med butikkvinduer og inngangsdører mot gatene rundt, men alle dører er stengt. Vinduene er "tapetsert" med reklamer. Slike løsninger bidrar ikke til liv i gatene.</i> .....	41

Figur 3.14	<i>Kolbotn torg med Kolben kulturbus til venstre og inngang til Kolbotn kjøpesenter til høyre (uten for bildet). Det er få butikker/kafeer mot torget og lite byliv til tross for attraktiv beliggenhet ved Kolbotn vannet. ....</i>	42
Figur 3.15	<i>Kjøpesenter i Alesund. Kjøpesenteret fyller et helt kvartal. Fasadene mot omliggende gater er beholdt. Butikker har vinduer og inngang mot gaten. ....</i>	43
Figur 3.16	<i>Hovedgaten i Skarprånack har både butikker og forsamlingslokaler mot gaten. For enden av hovedgaten ligger et høyhus. Arkitekt: Arken arkitektkontor. ....</i>	44
Figur 3.17	<i>Badeland i Sandøy kommune etablert som et spleiselag mellom kommunen og næringslivet. Foto: Finnøy Havstuer. ....</i>	45
Figur 3.18	<i>Grønlands torg i Oslo. Eksempel viser at det er mulig å få til frodig vegetasjon på lokk over en større matvarebutikk/garasjeanlegg. ....</i>	50
Figur 3.19	<i>Ny arkitektur møter eldre trebusbebyggelse. Casinetto borettslag, Oslo. Arkitekt: Telje-Torp og Aasen, arkitektkontor. ....</i>	53
Figur 3.20	<i>Kvartalsstruktur med blandet bolig og servicetilbud og moderne arkitektur. Egebjerggård, Danmark. ....</i>	54
Figur 2.1	<i>Øvre Eiker kommune. ....</i>	56
Figur 2.2	<i>Kommunene i Drammensregionen. ....</i>	57
Figur 4.1	<i>Andelen sysselsatte i ulike næringskategorier. Øvre og Nedre Eiker og hele landet. 2010. Prosent. ....</i>	74
Figur 4.2	<i>Andelen sysselsatte i vekst og nedgangsnæringer. 2010. ....</i>	75
Figur 4.3	<i>Antall tjenester tilgjengelig etter kommune. 1998-2010. ....</i>	76
Figur 4.4	<i>Antall tjenester tilgjengelig i kommunen. 2010. ....</i>	77
Figur 4.5	<i>Endring i antall tilgjengelige tjenester i kommunene. 2005 til 2010. ....</i>	78

# Sammendrag

*Lene Schmidt, Vidar Vanberg og Frants Gundersen*

## **Mulighetsanalyse for Hokksund Sentrum Vest**

Kunnskapsgrunnlag for utvikling av byen

NIBR notat 2010:111

Formålet med prosjektet har vært å analysere mulighetene for utvikling av en større, sentralt plassert tomt i Hokksund. Eiker Eiendomsutvikling AS ønsker å bygge ut denne eiendommen som ledd i en knutepunktutvikling rundt stasjonen. Utbygger har som ambisjon å få til et allsidig byliv og stimulere flest mulig til å gå/sykle til hverdagens mange gjøremål.

Det overordnede spørsmålet som skal besvares, vil være *hva prosjektet Hokksund Sentrum Vest vil bety for det eksisterende og fremtidige Hokksund*. I dette ligger en rekke aspekter av økonomisk, sosial, estetisk, funksjonell og trafikkmessig art. Innenfor dette mangfoldet belyser mulighetsanalysen de viktigste og mest akutte spørsmålene:

- Hvordan kan prosjektet bidra til en bedre by? Hvilke forutsetninger av fysisk art må legges til grunn for prosjektet?
- Hvilken tetthet og hvilke boligtyper bør prosjektet bygges ut med?
- Hva er potensialet og hva er utfordringene for næring, handel og service i Hokksund by og hvordan vil prosjektet Hokksund Sentrum Vest virke på eksisterende virksomhet?

I et samfunnsmessig perspektiv ser vi det som viktig at et lokalt eiendomsutviklingsselskap, eiet av Øvre Eiker kommune, får hånd om utviklingen av området til fellesskapets beste. Hvordan dette arealet blir utnyttet, vil ha stor betydning for byens innbyggere og framtidens Hokksund. Et godt resultat av utbyggingen vil være i tråd med nasjonale føringer for miljøvennlig byutvikling og i tråd med intensjoner bak Buskerudbyen.

### **Overordnede planer**

*Kommuneplanen* anslår en fortsatt befolkningsvekst med ca 1 prosent og et årlig boligbyggebehov i Hokksund på ca. 30 boliger. Dersom en større andel av boligbyggingen i kommunen lokaliseres til Hokksund sentrum og Hokksund vest i stedet for spredt boligbygging og boligbygging i de øvrige tettstedene, vil boligbehovet i Hokksund sentrum øke. Spredt boligbygging er ikke i tråd med mål om miljø- og klimavennlig utbygging.

Ifølge *kommuneplanen* er det fortsatt et fortetningspotensial i det eksisterende Hokksund sentrum. Det bør vurderes hvordan fortetting og videreutviklingen av

sentrum skal ivaretas *samtidig* med utbygging av Hokksund vest, slik at en oppnår en helhetlig og best mulig utvikling av de ulike områdene i Hokksund by.

### **Forutsetninger for byutviklingen**

Utbyggingen av Hokksund vest må ses i et helhetlig perspektiv som sikrer en god utvikling av sentrum på begge sider av jernbanen. Jernbanen og omfattende parkering på bakkenivå rundt jernbanen og i sentrum for øvrig representerer huller i byveven som gjør det mindre attraktivt å ferdes til fots.

Den skisserte nye veien langs jernbanen og store arealer til parkering vil skape en unødig barriere mellom sentrum øst og vest. Pendlerparkering og annen parkering bør i størst mulig grad legges under bakken for å frigjøre areal til utbygging og skape et mest mulig sammenhengende bymiljø. Det bør etableres bedre vei- og gang/sykkelveiforbindelser gjennom utbyggingsområdet og mellom området og sentrum for øvrig. Vi foreslår en gjenåpning av Kirkeveien i tillegg til den foreslåtte forlengelsen av Tangengata.

I planleggingen bør en ta utgangspunkt i de offentlige byrommene og livet mellom husene i tillegg til å analysere mulig bygningsvolum. Bebyggelsen bør formes slik at den tydeliggjør gater, parker og plasser.

I utbyggingen av et så stort område bør en sikre et bredt og variert boligtilbud, både eier- og leieboliger og boliger som passer for ulike brukergrupper, inkludert barnefamilier. Det innebærer at en skaper gode og tilstrekkelig store uterom for lek og opphold.

Service- og butikktilbudet bør utvikles slik at det supplerer eksisterende tilbud i Stasjonsgata og blir mest mulig komplementært. Etablering av bibliotek, kino eller andre kulturtilbud kan være viktige attraksjoner i et nytt byområde. Service-, butikk- og evt. kulturtilbud bør konsentreres nærmest stasjonen for å sikre best mulig tilgjengelighet fra hele sentrumsområdet.

### **Krav til utforming**

Etablering av lokk/kjeller kan bidra til å få parkering under bakken og gi tilstrekkelig store arealer til større butikker og service/kulturtilbud som ikke krever dagslys. Boliger i øvre etasjer kan gi bedre kontakt med Hokksund sentrum øst for elva og med områdene opp mot Haug kirke mot vest.

Menneskers tilstedeværelse i det offentlige rommet er den viktigste attraksjonen og grunnlaget for å skape et pulserende byliv. Etablering av lokk og større butikker bør derfor utformes slik at en sikrer aktive fasader mot gaten som gjør det attraktivt å ferdes der til fots. Lokk bør ikke dekke hele tomten, men etableres for eksempel kvartalsvis i ikke for store kvartaler for dermed å sikre snarveier inn gjennom bebyggelsen. En må sikre tilstrekkelig jordsmonn på lokk til å få tilstrekkelig vegetasjon, også større trær.

### **Tetthet og forholdet til Stasjonsgata**

Utbygger ønsker en høy tomteutnyttelse, og det synes rimelig å utvikle området med en bymessig karakter og bebyggelse på 4- 5 etasjer. Kommunen åpner for 50 % BYA i sentrum. Dette synes å være en noe høy tomteutnyttelse. En bør drøfte nærmere i

hvilken grad en skal åpne opp for en utvikling av det eksisterende Hokksund sentrum med samme tomteutnyttelse og etasjetall. En bør ha en strategi for hvordan en skal møte presset om riving av eksisterende bebyggelse og mulige perioder med forfall. En økt utnyttelse rundt Stasjonsgata vil endre hele byens småbykarakter, og bidra til at områdene på begge sider av jernbanen fremstår nokså like. Det kan også få betydning for service- og butikktilbudet, siden små spesialforretninger, som vi kan finne i Stasjonsgata, ofte kan ha problemer med å betale økt husleie i nye bygg. En bør derfor drøfte nærmere hva som skal være de ulike delområdenes karakter og funksjoner i bybildet, og hvorvidt Hokksund fortsatt skal være ”det gode småbyalternativet”.

### **Hokksund som distriktsenter**

Dekningsgradsberegninger for detaljhandelen viser at det er en betydelig handelslekkasje fra Hokksund og Øvre Eiker. Omsetningen pr. innbygger bekrefter også dette. Skal Hokksund fremstå som en by med større tiltrekningskraft fra et omland ut over egne kommunegrenser, må sentrumsområdet ha økt attraktivitet for flere av kommunens innbyggere og potensielle omlandskunder. Gjennomfartstrafikken og konkurransen fra kommunene Nedre Eiker, Drammen og Kongsberg er sentrale tema i den sammenheng.

En gjennomgang av faktorer som innvirker på kjøpekraftsgrunnlaget i Øvre Eiker viser mange positive trekk mht. kjøpekraftsutvikling. God befolkningsutvikling både i kommune og tettsted, middels inntektsnivå blant innbyggerne i kommunen, generelt bedre konjunkturer for handelen og samtidig en generell økning i kjøpekraft er bra. Turismens betydning for handel og lokal kjøpekraft ser ut til å kunne økes.

Øvre Eiker og Hokksund by fremstår imidlertid ikke med en næringsstruktur som bør være representativt for et regionsenter. Det mangler spesielt en del forretningsmessig tjenesteyting, transport og reiseliv og IT-relaterte næringer. Samtidig har kommunen en større primærnæringssektor enn det en kanskje ville forventet av en såpass ”urban” kommune. Ser man på byens store omland og arealet i kommunen er dette imidlertid ikke så overraskende. Mangelen på tekniske og forretningsmessige tjenester er også rimelig enkelt å forklare med den korte avstanden til Kongsberg, som fremstår som et nasjonalt teknologisenter.

Sammen med stor handelsvirksomhet i Nedre Eiker legger imidlertid dette noen føringer på videre utvikling. Det kan synes som lite tjenlig å skulle konkurrere med Kongsberg når det gjelder teknologi. Strategien bør heller være å bli komplementær. Slik sett kan det synes som fornuftig å heller satse på logistikk og transportnæring i egenskap av et regionalt knutepunkt. Og nettopp det at Hokksund har opplevd vekst, selv uten mange av de tradisjonelle bynæringene som har vokst mye i andre tettsteder, indikerer at potensialet for vekst via andre næringer er godt. Dette støttes også av den veksten vi har sett i tjenestetilbudet i kommunen. Selv uten mye sysselsetting innen forretningsmessig tjenesteyting og telekom./IT (som i seg selv inneholder mange tjenester) har tjenestetilbudet i kommunen vokst til å ligge på et nivå som absolutt kunne tilhørt et distriktssenter.

### **Strategi for handelen i sentrum**

Intensjonen for prosjektet Hokksund Sentrum Vest er å bidra til en miljøvennlig byutvikling for hele Hokksund Sentrum. Trolig ligger det noen føringer i denne

---

ambisjonen som bør diskuteres grundig før en utformer prosjektet i detalj. Det en må unngå, er at Hokksunds nåværende sentrum, Eiker kjøpesenter og Hokksund Sentrum Vest alle tilbyr mange av de samme varene og tjenestene og at Sentrum Vest dermed blir et nytt konkurrerende delsentrum til bykjernen, et tredje alternativ til å få dekket sentrumsfunksjoner.

Selv om det er betydelig handelslekkasje i dag, betyr ikke dette at det bare er å fylle opp med bransjer som er dårlig dekket eller ikke finnes fra før. Hokksund er i en sterk konkurransesituasjon som trolig krever andre løsninger enn dette. Det må tenkes komplementært, dvs. at de tre delområdene må ha ulik profil, samtidig som de kan gi synergieffekt til en god helhet i en styrket by.

En slik strategi forutsetter at det arbeides både kortsiktig og langsiktig. Samtidig må en se på muligheter for å bygge opp kvalitetstilbud som gir Hokksund større attraktivitet. Det gir noen tyngdepunkter for hvordan det bør satses framover:

- Analysere mulighetene for komplementær satsing lokalt og regionalt. Utvikling av kvalitative fortrinn. Satsingsmuligheter både lokalt og regionalt
- Styrke sentrumstilbudene ved å satse på bransje- og bedriftsmiljøer. En spisset satsing

Måten å få til dette på er å involvere lokalsamfunnet på en kreativ og god måte. Gjennom medvirkningsprosesser kan det oppnås gode løsninger og en drakraft som gir muligheter til å nå målene om Hokksund som framtidens stasjonsby, med en miljøvennlig profil.

# 1 Innledning

## 1.1 Bakgrunn

Eiker Eiendomsutvikling AS har kontaktet NIBR for å få gjennomført en vurdering av muligheter og utfordringer for utviklingen av en sentral tomt i Hokksund. Sammen planla de et større utredningsprosjekt knyttet til knutepunktutvikling i Hokksund. Dette lot seg ikke finansiere innenfor en kort tidshorisont. Som en introduksjon til temaet ble det derfor besluttet å gjøre en mulighetsstudie.

Eiker Eiendomsutvikling AS (EEU), et frittstående aksjeselskap, som eies av Øvre Eiker kommune, ønsker å utvikle en eiendom i Hokksund sentrum på ca 30 daa. Dette kan bli et pilotprosjekt for knutepunktutvikling og miljøvennlig byutvikling innenfor rammene av Buskerudbyen. Målet er å skape en god bydannelse for framtiden som utvidelse av det eksisterende sentrum og som et supplement til dette. Området skal svare på beboernes hverdagsbehov med nærhet til jobb, skoler, barnehager, butikker og servicetilbud. Målet er å unngå bruk av bil og stimulere til å gå/sykle til hverdagens mange gjøremål. Det ønskes at tomta utnyttes intensivt med bymessig bebyggelse med høy kvalitet og gode boliger.

## 1.2 Problemstilling

Det overordnede spørsmålet er *hva prosjektet Hokksund Sentrum Vest vil bety for det eksisterende og fremtidige Hokksund*. I dette ligger en rekke aspekter av økonomisk, sosial, estetisk, funksjonell og trafikkmessig art. Innenfor dette mangfoldet må mulighetsanalysen belyse de viktigste og mest akutte spørsmålene.

I samråd med EEU har vi definert dette nærmere til å utgjøre tre følgende spørsmål:

- Hva er potensialet og hva er utfordringene for næring, handel og service i Hokksund by og hvordan vil prosjektet Hokksund Sentrum Vest virke på eksisterende virksomhet?
- Hvilken tetthet, hvilke boligtyper bør prosjektet bygges ut med?
- Hvordan kan prosjektet bidra til en bedre by? Hvilke forutsetninger av fysisk art må legges til grunn for prosjektet?

## 1.3 Metode

For analysen av fysiske forhold har vi basert oss på relevante bakgrunnsdokumenter lokalt og regionalt som kommuneplaner, planstrategi for Buskerud og lignende. Vi har vært på befaring for registrering av tomteforhold og tilknytningen til sentrum for øvrig. Vi har hatt flere møter med oppdragsgiver.

Innenfor den begrensede rammen for prosjektet har vi ikke kunnet gjøre en systematisk litteraturgjennomgang for temaet knutepunktutvikling. Det omfatter såpass sammensatte problemstillinger som terminalfunksjoner, boligkvaliteter og funksjonsblanding av boliger, næring, service- og kulturtilbud. Det finnes trolig få erfaringer å bygge på og lite forskning innenfor temaet knutepunkt. For øvrig har vi basert oss på NIBR's egen forskning knyttet til bolig- og stedsutvikling og bare i begrenset grad trukket inn annen relevant forskning.

Handels- og senteranalysen for Øvre Eiker og Hokksund er basert på offentlig tilgjengelig statistikk. Vi har brukt SSBs årlige omsetningsstatistikk på kommunenivå, som gir muligheten til å beregne bransjevis omsetningsutvikling. Vi har likeledes anvendt NIBR's database for nærings- og stedsutvikling, som gir muligheter til å beregne detaljhandelens dekningsgrad i kommunene, fordelt på detaljhandelen totalt og detaljhandelen uten bilbransjen. Som del av grunnlagsmaterialet har vi tatt med resultater fra handels- og senteranalysen som Vista analyse gjennomførte i 2006. Vi har altså ikke samlet inn lokale data om handelsbedriftenes omsetning eller andre relevante data, som bransjefordelte omsetningstall innen enkeltbedriftene.

I en analyse av detaljhandelen er det naturlig å se utviklingen over en lengre tidsperiode, slik at en får et dynamisk aspekt ved analysen. Med det utgangspunktet har vi valgt å presentere tabeller som viser kommunens sentralitet som handels- og tjenestested målt ved hjelp av detaljhandelstall. Vi har også sett på hvordan kommunens betydning som handels- og tjenestested endres over tid. De fleste tabellene gir tall for alle kommunene i Drammensregionen.

Statistisk sentralbyrås årlige varehandels- og forbruksstatistikk, sammen med tall fra Nasjonalregnskapet og NIBR's egne erfaringstall, er grunnlaget for de modellberegninger vi foretar for å avdekke handelslekkasje/overdekning i detaljhandelen.

Sentralt i arbeidet med en handelsanalyse er kjøpekraftsutviklingen. En indikator på kjøpekraftsutviklingen er tall for bruttoinntekten per person. Vi ser på utviklingen over tid både for Øvre Eiker og de andre kommunene i regionen. Andre forhold vi vurderer mht. kjøpekraft, er bl.a. befolkningsutvikling, sysselsetting og forbruksutvikling.

## 2 Overordnede rammer for byutvikling

### 2.1 Nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging

Overordnede føringer for byutviklingen i Norge har siden begynnelsen av 1990-tallet tilsagt fortetting<sup>1</sup> innen eksisterende bygrenser. Dette fremgår av blant annet St. meld 31 :”Den regionale planleggingen og arealpolitikken” og ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging” (Miljøverndepartementet 1993).

Arealpolitikken i byregioner utgjør en svært sentral del av strategien for å møte Norges klimaforpliktelser. Dette slås fast i Stortingsmelding nr. 16 (2008–2009) ”Nasjonal transportplan 2010–2019”. Planen innebærer at arealplanlegging heretter skal ha som strategisk mål å redusere transportarbeidet og overføre transport fra vei til bane. Miljøverndepartementet iverksetter denne strategien gjennom utviklingsprogrammet ”Framtidens byer”, hvor 13 byregioner samarbeider om å løse miljøspørsmål. Parallelt med dette har Statens Vegvesen arbeidet med tilsvarende mål i prosjektet Bystrategi Region Sør, et arbeid som blant annet er nedfelt i konseptet ”Buskerudbyen”, som Hokksund er del av. Nok et initiativ er tatt gjennom NHO’s arbeid ”KollektivLøftet, Effektiv og miljøvennlig bytransport”.

Sentralt i alle disse initiativene står en arealutvikling basert på flere kjerner, en polysentrisk bystruktur, bundet sammen med effektiv kollektivtransport. Det er i tilknytning til slike ”knutepunkter” (sentra) mest mulig av byveksten skal foregå. På landsbasis innebærer dette at et stort antall slike sentra vil stå overfor de samme problemstillingene. Ut over at det bør bygges konsentrert, er innholdet når det gjelder *arealbruk* lite konkretisert i ATP strategiene. Det finnes heller ikke mye erfaringsbasert kunnskap å bygge på. Det betyr at byregionene i stor grad selv må stå for tolkning og iverksetting av arealstrategien og at det er lite å vurdere forslagene opp mot.

Utviklingen av en sentral tomt i Hokksund vest nær stasjonen er i tråd med overordnede nasjonale føringer for byutviklingen i Norge.

---

<sup>1</sup> Fortetting er definert slik i St.meld.nr 31: Fortetting omfatter all byggevirkosomhet innenfor dagens tettstedsgrænse som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse. Fortetting kan anta en rekke ulike former som spenner fra innredninger av loft til bolig og over til store saneringsprosjekter (ibid:71).

## 2.2 Fylkesplan for Buskerud 2005-2008

Fylkesplanen for Buskerud 2005-2008 legger til grunn en ”særlig satsing” på de tre byene Drammen, Kongsberg og Hønefoss som viktige regionale sentre, med Drammen som administrativt senter i Buskerud (ibid: 8). Det fremgår av planen at:

Fylkesplanen må synliggjøre en klar retning innen det som er fylkets handlingsrom på regionalt nivå. For arealpolitikken betyr det en restriktiv arealpolitikk i randsonene rundt Oslo. En slik politikk betyr ikke stans av all utvikling i disse kommunene, men en bevisst konsentrasjon av utbyggingen til utvalgte områder. Dette innebærer samarbeid om næringsutvikling, arealbruk og transportutvikling med den respektive regionbyen. På regionalt nivå innebærer det en satsing på steds- og næringsutvikling rettet mot regionbyene; Drammen, Hønefoss og Kongsberg.

Planen drøfter i liten grad mindre byer og tettsteder og deres utvikling, ei heller Hokksund.

## 2.3 Regional planstrategi for Buskerud 2009-2012

Regional planstrategi erstatter fylkesplanen, men skal være en mer fleksibel måte å drive regional planlegging på. Planen drøfter utviklingstrekk og utfordringer med fokus på åtte temaområder (Buskerud fylkeskommune 2009).

Av beskrivelsen av by- og stedsutviklingen fremgår at det har skjedd ”ei kraftig revitalisering” av Drammen. Kongsberg har stor innpendling til byen pga teknologibedriftene. Hønefoss og Ringeriksregionen har ”vesentlig utpendling”, særlig mot Bærum og Oslo. Flere distriktskommuner sliter med folketallet, selv om byene har økning. Det påpekes at det vil være en utfordring for tettstedene å utvikle gode og velfungerende tettsteder. En bør, ifølge planen, satse på kulturtilbud, sosiale møtesteder, universell utforming og et godt fungerende næringsliv.

Når det gjelder kommunikasjoner påpekes at strekningen Drammen – Hokksund er ”sterkt pressa og ikkje nemnd i NTP” (ibid:14). Det påpekes også at det er en utfordring å få kompetent arbeidskraft (ibid:11).

## 2.4 Buskerudbyen

Buskerudbyen er et samarbeidsprosjekt mellom kommunene i Buskerud om klimavennlig areal- og transportutvikling. TØI har i sin analyse av kunnskapsgrunnlaget for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen påpekt at nye boliger, arbeidsplasser, handel og service i all hovedsak lokaliseres i de fire regionale kollektivknutepunktene Kongsberg sentrum, Mjøndalen, Hokksund og Drammen. Lier anbefales utredet som egen sak. Et hovedgrep er at all utbygging bør skje i disse byene og i nær tilknytning til jernbane/kollektiv trafikk. Areal og besøksintensiv næringsutvikling bør skje innen 300 meter fra kollektivknutepunkt. All ny

boligbygging bør skje i de fire byene og innen en sone på 500 meter, sekundært innen 1000 meter fra jernbanestasjon (Tennøy mfl 2009).

Rapporten påpeker en rekke utfordringer, blant annet at kommunene planlegger boligbygging utenfor anbefalte soner og planlegger kjøpersenterutvidelser og lignende utenfor anbefalte soner.

## 2.5 Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud

Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud, del 1, retningslinjer for handel, service og senterstruktur (Buskerud fylkeskommune 2003) beskriver senterstruktur i fire nivå: Fylkessenter/regionsenter, distriktssenter, lokalsenter og nærsenter. Drammen, Kongsberg og Hønefoss beskrives som fylkessenter/regionsenter. Hokksund er distriktssenter på linje med andre større byer og tettsteder i fylket. Ingen tettsteder i Øvre Eiker er beskrevet som lokalsentre. Kommunene definerer selv sine nærsentre (nivå 4). Det fremgår av planen at Hokksund har ”en relativt betydelig handelslekkasje, og er i en sterk konkurransesituasjon med flere sentre i regionen” (Ibid:19).

Planen skulle avløse rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder, som trådte i kraft 1.2.1999.

## 2.6 Gjeldende kommuneplanen 2006-2018

I kommuneplanen for 2002 fikk Hokksund visjonen ”Miljøbyen ved Drammenselva” (her gjengitt fra Øvre Eiker kommune 2007: 19). Byutvalget har vurdert den visjonen som ”traust”, og at den ikke gir de rette assosiasjoner. Det søkes etter en bedre visjon, men det er ikke kommet nye forslag, ifølge kommuneplanen. I avsnittet ”Visjoner og verdier” fremgår imidlertid at en viderefører visjonen: ”Sammen skaper vi et livskraftig lokalsamfunn” (ibid:5).

### **Befolkningsutvikling og byggevolum**

Pr. 1.1. 2005 bodde det 7816 personer i Hokksund by. Av disse litt over 3000 i Rørenområdet og 4800 i sentrum og på østsiden av elva. De siste tre årene hadde Hokksund by en befolkningsvekst på litt under 1 %.

I kommuneplanen er det anslått et behov på 80-85 boliger pr år for hele kommunen. For Hokksund er det anslått at et byggevolum på 30 nye boliger i året videreføres, i alt 260 nye boliger frem til 2018. Det er anslått et ledig byggevolum på ca 765 boenheter innenfor byggesonen for neste planperiode i Hokksund. Hokksund har nok av ledig utbyggingsareal både i sentrum og i boligområdene omkring ifølge kommuneplanen.

Hokksund sentrum har fortsatt fortettpotensial. Et kompakt utbyggingsmønster innen de områder som har gangavstand til sentrum og jernbanestasjonen vil være viktig ifølge kommuneplanen.

## 2.7 Stadfestet planprogram – revisjon av kommuneplan for Øvre Eiker 2010-2022

Folketallet for hele kommunen er per 1.1. 2010 16610. Befolkningen har økt med 1.1 % pr år i gjennomsnitt i perioden 2005-2009. Det er nær opp til prognosene i kommuneplanen 2006-2018. Det er stabile fødselsoverskudd og nettoinnflytting av en relativt stor andel innvandrere (Øvre Eiker kommune 2010).

Det anslås at befolkningsveksten vil være rundt 1 %. Det fremgår av planprogrammet at en ønsker vekst i alle kommunens seks tettsteder og at en ønsker et økt antall boliger som spredt boligbygging.

Det antydes muligheter for dobbelt jernbanespor til Hokksund (s. 11).

## 2.8 Utvikling av Hokksund by – retninger og perspektiver

Dokumentet: "Utvikling av Hokksund by – retninger og perspektiver" (Øvre Eiker kommune 2009) inneholder en drøfting av visjoner for Hokksund og en kartskisse for fremtidig utvikling av Hokksund sentrum utarbeidet av Torp og Bettum. Målsettingen for Hokksund er å være en "Fullverdig" by og en av Buskeruds 4 byer som også skal ha "enkelte regionale funksjoner". Hokksund beskrives som "det gode småbyalternativet" i regionen.

Planskissen for sentrum/byplanen viser en ny gate parallelt med jernbanen, og som munner ut i Brugata ved Strømshauggata. Det er ikke angitt noen nærmere forklaring til eller begrunnelse for behovet for en ny gate. Det er også foreslått en undergang fra sentrum til området vest for jernbanen, fortrinnsvis som en forlengelse av Tangengata. Området vest for jernbanen er beskrevet som et "boområde" som skal utvikles etter "de samme krav og mål som for sentrum for øvrig". Det er ikke angitt nærmere hvilke krav og mål en sikter til.

## 2.9 Boligsosial handlingsplan 2008-2012

Det fremgår av handlingsplanen at det vil være en vekst i andel eldre over 67 år frem mot 2020, og at dette vil gi en uheldig aldersprofil for kommunen. For aldersgruppen over 67 år er det stor økning når det gjelder behov for tjenester. Gruppen i alderen 18-35 år vil øke med vel 400 personer, og det påpekes behov for å sikre nok tomter/boliger til at disse kan bli boende i kommunen. Det ses som særlig viktig å beholde ungdommen og at de kommer tilbake etter endt utdanning for å sikre kompetanseutviklingen. Dette for å motvirke skjev befolkningssammensetning.

Planen inneholder en oversikt over tilgang til utleieboliger i kommunen, og det fremgår at bomiljøet mange steder er "ganske belastet" (ibid:11). Husleien er etter hvert på samme nivå som markedet for øvrig. Det betyr at de som klarer å skaffe egen bolig, flytter ut, og det kan bidra til økende stigmatisering av kommunale boliger og de som bor der. Det fremgår videre at "det er en stor utfordring å sikre akseptable boforhold i de kommunale boligene" (ibid:11). Kommunen disponerte 266 boliger av

ulike størrelse og standard pr. 1.9.2008. 64 % vurderes å ha god standard, 30 % akseptabel standard og 6 % har dårlig standard.

Det påpekes at det er økende problemer for enslige/enslige forsørgere å komme inn på boligmarkedet. Boligpriser for leiligheter har økt mest i perioden 1999-2008 med nesten en tredobling av boligprisene, som følge av at etterspørselen er større enn tilbudet.

Hokksund/Øvre Eiker beskrives som attraktivt fordi en kan nå arbeidsmarkedet i både Kongsberg og Drammen.

## 2.10 Hokksund sentrum nye muligheter – utvikling for handel

Vista analyse påpeker at det er lang avstand mellom stasjon og handelssentrum og anbefaler en utvikling av et kompakt sentrumsområde for handel på 2-300 meter og med en klar avgrensning.

Det kan se ut som Vistas anbefalinger om et kompakt sentrumsområde står i motsetning til ønsker om utvikling av sentrumsfunksjoner på begge sider av jernbanen.

## 2.11 Attraktive byer - muligheter og utfordringer for byutviklingen i Hokksund

En flerfaglig analyse av stedsutviklingen i Hokksund drøfter en rekke utfordringer og muligheter mht sentrumsutvikling, næringsutvikling, Hokksund som by og bosted, byens omdømme osv. Hokksund har fått bystatus, men for utenforstående er bildene av Hokksund ganske utydelige. Positive kvaliteter som elva, godt laksefiske og gode sentralt beliggende boliger er lite kjent for utenforstående og kan markedsføres bedre. Det samme gjelder områdene rundt Nøstetangenmuseet med glaSSBlåseri og skulpturpark. Byen beskrives som en ”trivelig småby”, men med utfordringer knyttet til et noe ”frynsede grenseland som trenger opprustning”, se Vestby (red. 2006:98), og Guttu og Bergsli (2005).

## 2.12 Oppsummering og anbefalinger om Hokksund vest og forholdet til gjeldende planer

En utbygging av Hokksund vest vil være i tråd med overordnede nasjonale føringer for samordnet areal- og transportplanlegging i Norge i Stortingsmeldinger osv, og vil også være i tråd med målsettingene for *Buskerudbyen*.

Ifølge *kommuneplanen* er det fortsatt et fortettingspotensial i Hokksund sentrum. Det bør vurderes hvordan fortetting og videreutviklingen av Hokksund sentrum skal ivaretas samtidig med utbygging av Hokksund vest, slik at en oppnår en helhetlig og best mulig utvikling av de ulike områdene i Hokksund.

Kommuneplanen anslår en fortsatt befolkningsvekst med ca 1 prosent og et årlig boligbyggebehov i Hokksund på ca. 30 boliger. Dersom en større andel av boligbyggingen i kommunen lokaliseres til Hokksund sentrum og Hokksund vest i stedet for spredt boligbygging og boligbygging i de øvrige tettstedene, vil boligbehovet i Hokksund sentrum øke. Hvor mange flere boliger det kan være tale om, avhenger selvsagt av hvordan en prioriterer fordelingen av boligbyggingen i kommunens tettsteder. Vi vil komme tilbake til boligbehov og boligpreferanser i kap. 3.14.

Målene i *planprogrammet* om økt antall boliger som spredt boligbygging er neppe i tråd med overordnede føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og målene for Buskerudbyen. Å legge en større del av kommunens boligbygging til Hokksund vil kunne styrke Hokksund som knutepunkt og være et argument for utbygging av Hokksund vest. På den andre siden vil det selvsagt være mange andre gode argumenter for å styrke bosettingen i de øvrige tettstedene i kommunen, og dette dilemma bør derfor vurderes nærmere.

Den nye gata som er vist i *planskissen/byplanen for Hokksund sentrum* (Øvre Eiker kommune 2009) og områder for parkering mellom den nye veien og jernbanen vil kunne skape unødig barriere mellom Hokksund vest og området rundt Stasjonsgata. En bør i unngå store områder med parkering slik det er vist i planskissen. Det er uklart hva slags bebyggelse denne planen forutså når det gjelder Hokksund vest. Vistas anbefalinger om et kompakt sentrumsområde for handel kan synes å stå i motsetning til ønsker om å utvikle sentrumsfunksjoner på begge sider av jernbanen.

Det kan se ut som beliggenheten mellom Kongsberg og Drammen representerer både trusler og muligheter. På den ene siden beskrives Hokksund i Boligsosial handlingsplan som attraktivt fordi en har både Drammen og Kongsberg innen pendleravstand. Samtidig fremgår det av *fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur* at kort avstand til disse regionsentre er en trussel pga handelslekkasje.

Øvre Eiker kommune (2009) ønsker at Hokksund skal ha regionale funksjoner, men Fylkesdelplan for Buskerud har ikke tatt med Hokksund som regionsenter.

Regional planstrategi (Buskerud fylkeskommune 2009) påpeker at strekningen Drammen – Hokksund er sterkt presset, og planprogrammet (Øvre Eiker kommune 2010) antyder muligheter for dobbelt jernbanespor til Hokksund. Det er ikke drøftet nærmere hvilke evt. konsekvenser dobbelt jernbanespor kan ha for byutviklingen av arealene inntil jernbanen.

For å utvikle attraktive bysentre bør en satse på kulturtilbud, møtesteder, universell utforming og allsidig næringsliv ifølge fylkesdelplanen. I kapitlene 4 – 8 beskrives nærmere analyser av handel og servicenæringen og muligheter for utviklingen av Hokksund vest.

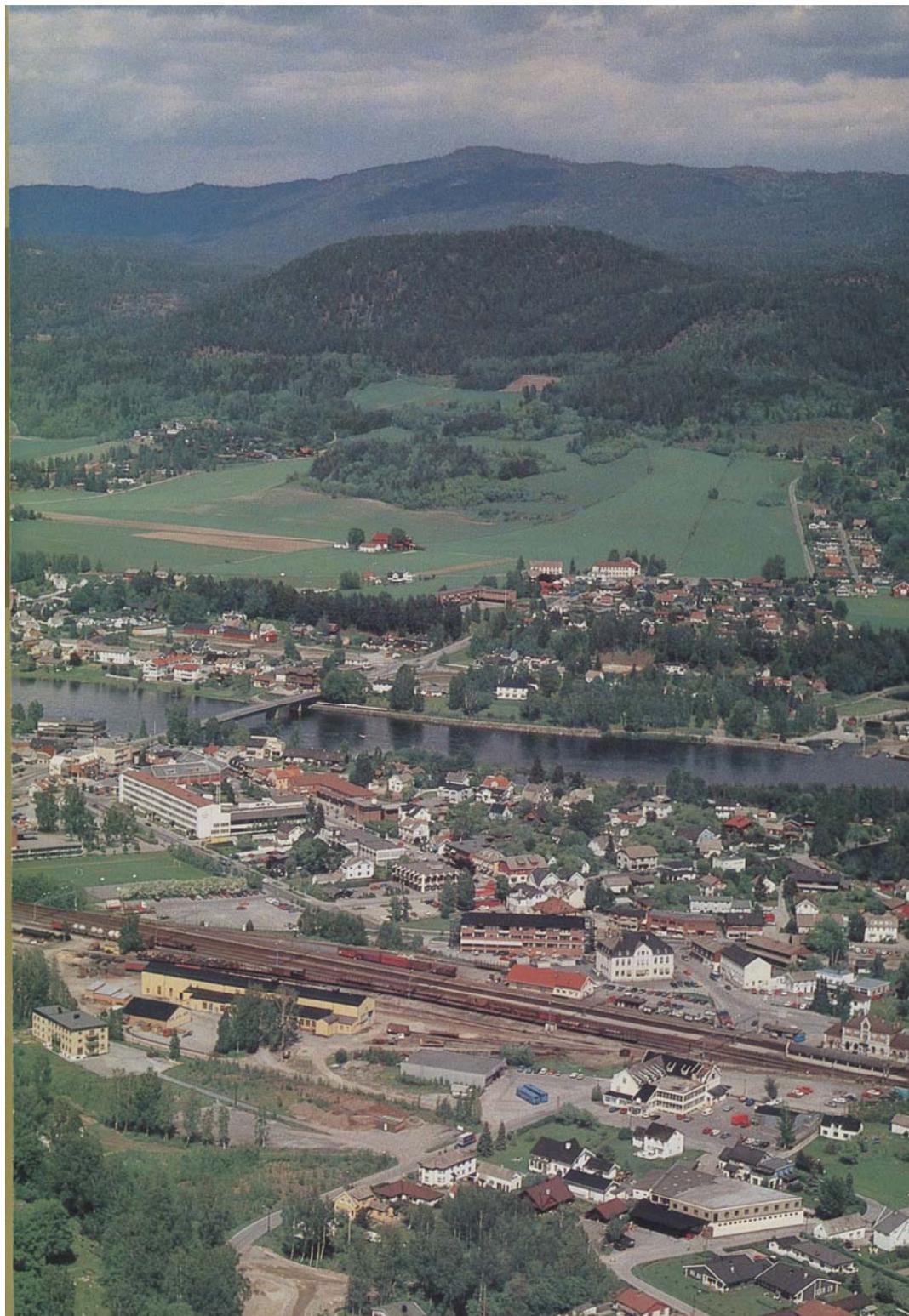
Hokksund har mange kvaliteter som med fordel kan markedsføres bedre. En utbygging av Hokksund vest, et område som, slik det fremstår i dag kan, beskrives som et ”frynsede grenseland” kan bidra til et triveligere sentrum.

## 3 Hokksund vest – muligheter og utfordringer

### 3.1 Beskrivelse av området

Tomteområdet ligger på vestsiden av jernbanen og er på ca 30 daa. Tomten er flat, men med en bratt skråning opp mot kirkegården. Tomten avgrenses av arealer som eies av NSB og Nettbuss inn mot jernbanen mot øst og av en ca. 10 meter høy skråning mot vest opp mot gravlunden ved Haug kirke. Tomten avgrenses mot sør av Kirkeveien og mot nord av Haugveien. Området mellom Haugveien og Brugata eies av NSB.

Figur 3.1 *Flyfoto som viser en del av tomteområdet nederst til venstre. Stasjonsgata går fra stasjonen til Bruhjørnet og brua over elva. Stasjonsbygningen til høyre i bildet.*



### 3.2 Forholdet mellom Hokksund øst og Hokksund vest

Utviklingen av Hokksund vest må ses i sammenheng med utviklingen av Hokksund sentrum øst for jernbanelinjen. Det har foregått noe nybygging i Hokksund øst i tilknytning til Stasjonsgata etter at MPG (Miljøprioritert gjennomkjøring) prosjektet ble gjennomført på 1990-tallet. Det påpekes i kommuneplanen at det fortsatt er rom for fortetting i dette området. Vi har på befaring konstatert at det finnes flere ledige tomter som i dag brukes til parkering.

Figur 3.2 *Sentrum er dominert av parkerte biler, som her ved rådhuset.*



Sentralt beliggende tomter dominert av parkerte biler bidrar ikke til noe trivelig sentrumsmiljø. En kan derfor diskutere hvorvidt disse områdene burde vært bygget ut før en evt. utvikler Hokksund vest. Vi vil ikke gå inn i en slik drøfting her siden det faller utenfor prosjektets mandat. Vi vil likevel drøfte bruken av arealer mellom Stasjonsgata og jernbanelinjen, siden det kan få direkte betydning for utviklingen av Hokksund vest og for sentrum som helhet.

### 3.3 Helhetlig perspektiv på området

Vi vil anbefale at utbyggingen av området vurderes i et helhetlig perspektiv. Det betyr at en i tillegg til arealene eid av NSB mot Brugata vurderer bruken av arealene eid av NSB på begge sider av jernbanen, arealene eid av Nettbuss og området rundt den tidligere trikotasjefabrikken, selv om det er områder en ikke skal disponere selv. Det er begrunnet blant annet med de positive erfaringene en har hatt med utviklingen av

Union i Drammen. En bør derfor vurdere hvordan en best kan få til samarbeid og best mulig organisering av de ulike aktørene for å sikre en helhetlig utvikling av området.

På østsiden av jernbanen ligger store arealer tatt i bruk til parkering langs Rådhusgata. Slike ”døde” arealer vil fungere som ”avstandsbremse” i forhold til utviklingen og bruken av Hokksund vest. Dersom behovet for pendlerparkering samordnes med Hokksund vest, vil arealene i Rådhusgata kunne frigis til byggeformål. Det vil også kunne styrke Rådhusgata som en viktig hovedgate i sentrum. Gaten i dag kan knapt beskrives som en gate, men heller som en vei med lite eller ingen bebyggelse, og tilsvarende lite byliv.

### 3.4 Kommunikasjoner til og fra og gjennom området

Utbyggingen av arealene på begge sider av jernbanen vil være viktige for å sikre kommunikasjonen mellom Hokksund sentrum øst og vest. For at fotgjengere/syklister skal bevege seg mellom områdene har ikke bare den konkrete avstanden betydning, men også den opplevde avstanden. Øde områder med parkering og få byfunksjoner fungerer som en hindring i så måte (Gehl 2010).

Vi vil foreslå å styrke kommunikasjonsveiene mellom Hokksund sentrum vest og øst:

1. Oppgradering av eksisterende undergang
2. Videreføring av Kirkeveien
3. Etablere forbindelse mellom Tangengata og den tidligere traseen for jernbanen opp til Vestre Brugate/Kirkealléen.

Vi vil foreslå en opprustning av den eksisterende fotgjengerundergangen ved stasjonen med bedre belysning og generell opprustning av undergangen, gangveien og skråningene rundt undergangen. Vi vil i tillegg foreslå å videreføre Kirkeveien som bilvei under jernbanelinjen og inn til plassen ved stasjonen. Dette har opprinnelig vært en hovedvei, og vil kunne knytte kirken og tilgrensende arealer nærmere til Hokksund sentrum og Stasjonsgata dersom den gjenåpnes. En slik forbindelse vil være vel så viktig for byutviklingen som forbindelsen fra Tangengata fordi den knytter sammen større områder i byveven. Veien bør opparbeides med eget gang/sykkelfelt, og bør opparbeides slik at trafikkmengden begrenses til lokaltrafikk (fartsdempende tiltak). Det foreligger forslag til reguleringsplan for en forbindelse fra Tangengata via den gamle traséen for jernbanen og til Vestre Brugate/Kirkealléen.

Det vil også være viktig å sikre sammenhengende gang/sykkelveiforbindelse gjennom området fra Frognesveien og frem til Brugata. Dersom en ønsker å stimulere til økt gang- sykkeltrafikk vil det være viktig å utarbeide en sammenhengende plan for gang-sykkelveier gjennom området og med forbindelse til tilstøtende boligområder og sentrum. Store områder som ikke tillater gjennomgangstrafikk fører til omveier. Myke trafikanter tar nødvendig omveier.

Dersom en velger en løsning med et stort sammenhengende lokk i én eller flere etasjer over hele utbyggingsområdet, kan det skape barrierer i byveven som hindrer myke trafikanter å ferdes inn gjennom området, se Figur 3.3. Løsninger med lokk bør

utformes slik at lokk bare dekker deler av området, for eksempel et kvartal, slik at det kan etableres naturlige forbindelser inn gjennom området og til tilstøtende områder i sentrum, se Figur 3.4. Kvartalene må ha begrenset størrelse slik at en kan ta ulike snarveier. Vi vil komme tilbake til gang- sykkelveier i kap. 3.13

Figur 3.3 *Store bygningsvolum med boliger på garasjelokk kolliderer med småhusbebyggelsen og skaper hindringer for gang/ sykkeltrafikk gjennom området. Hovedgata gjennom Badedammen området ender i en garasje. Badedammen, Stavanger*



Figur 3.4 *Ny boligbebyggelse på Grønlandstorg i Oslo med butikker i 1. etasje og boliger i øvre etasjer. En oppdeling i mindre kvartaler med garasjer/ butikker under lokk kan gi naturlige gangforbindelser gjennom området. Her har en i tillegg fått til et variert butikktilbud mot gata. Bebyggelse i 5 etasjer mot gaten og BYA på vel 50% oppleves ikke som et småbymiljø, men som et (stor)bymiljø.*



### 3.5 Forholdet til Haug kirke og gravlunden

En bratt, ca 10 meter høy, skråning med tett vegetasjon opp mot kirken og gravlunden danner avgrensning av tomten mot vest. Skråningen og vegetasjonen kan ses som en utfordring for boligbebyggelsen med tanke på kveldssol og utsikt. Problemet kan løses ved å plassere boliger i øvre etasjer med næringsarealer i nedre etasjer (lokk) og/eller ved å sørge for rimelig avstand til skråningen. Bebyggelsen bør utformes slik at en får god kontakt med området rundt og best mulig sol/lysforhold i boligene. Dette vil bli drøftet i kap.3. En bør også vurdere å tynne en del i vegetasjonen.

Kirken er omgitt av tett vegetasjon og er knapt synlig fra området eller fra Hokksund sentrum. Det bør vurderes å tynne i vegetasjonen rundt kirken. Siktlinjer fra Hokksund sentrum mot kirken må tas vare på ved utbygging av området.

Kirkeveien gir god atkomst fra området til kirken. Dersom det er mulig, kan en evt. vurdere en gangvei eller evt. bredere forbindelse mellom friområder i boligbebyggelsen opp mot gravlunden.

### 3.6 Forholdet til stasjonen og jernbanen

Tomteområdet avgrenses av jernbanen mot øst. Jernbanen representerer en barriere i bystrukturen som omtalt ovenfor. Jernbanen kan også skape utfordringer for boligbebyggelsen mht støy og utsikt. For å bøte på dette bør næringslokaler plasseres

nærmest jernbanen. Krav til støyskjerming kan oppfylles for eksempel ved at boliger plasseres slik at næringsbygg skjermer boligbebyggelsen og evt. ved hjelp av støyskjerming. Vi vil ikke her gå nærmere inn på krav til støyskjerming. Å plassere boligene på lokk over næringsarealer kan gi bedre visuell kontakt med Hokksund sentrum øst. Det bør avklares hvilke konsekvenser nytt dobbeltspor kan ha for byutviklingen i området.

### 3.7 Bebyggelse og bebyggelsesstruktur<sup>2</sup>

Hokksund beskrives som et ”kollektivknutepunkt og senter for et stort distrikt” med sin strategiske beliggenhet i skjæringspunktet mellom to dalfører. Guttu og Bergsli (2005) har gitt en nærmere beskrivelse av muligheter og utfordringer mht til byutviklingen i Hokksund. De påpeker bl.a. at det bør etableres bedre kontakt med elva fra Hokksund sentrum. I byplandokumentet: ”Utvikling av Hokksund by” ble bl.a. foreslått gangstier langs elva (Øvre Eiker kommune 2008).

Stedsanalysen for Hokksund viser at Hokksund er karakterisert av lav bebyggelse, som gir en småbyskala (Guttu et al 1992). De fleste bygningene i sentrumsområdet er småhus i to etasjer. Bygninger med relativt begrenset fasadelengde mot gata gir variasjon og opplevelse for fotgjengere, med innslag av vegetasjon mellom husene. En del nyere bygninger er i mur og opp til 3- 4 etasjer.

Sentrumsområdet ligger på en stor slette som var bunnen i en tidligere innsjø. Brugata og Jernbanelinjen forholder seg klart til det store landskapsrommet og elva, mens Stasjonsgata og Rådhusgata løper diagonalt over sletta, og gir en følelse av retningsløshet i Hokksund sentrum, ifølge stedsanalysen. En har lite kontakt med elva fra sentrum, i motsetning til gamle Hokksund, der bebyggelsen løper parallelt med elva.

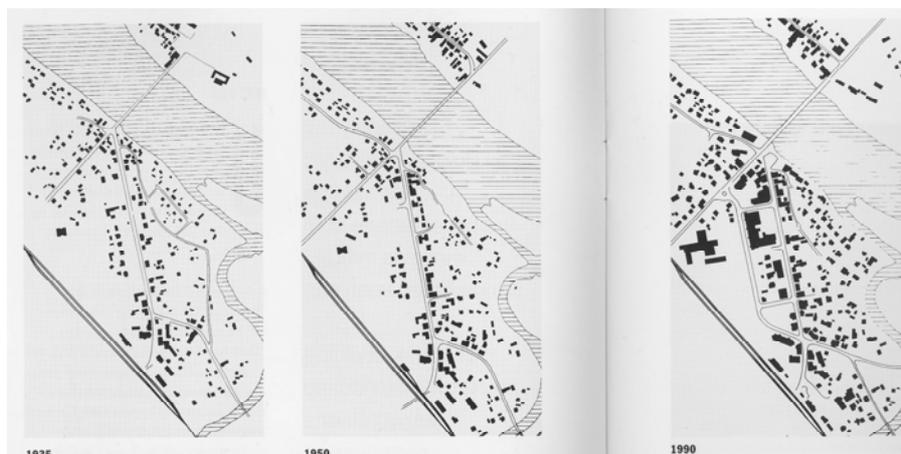
Bebyggelsesmønsteret i Hokksund er i konflikt og består av tre ulike prinsipper, ifølge stedsanalysen:

- Den opprinnelige villastrukturen med bebyggelse langt inne på tomta
- En lineær struktur langs Stasjonsgata
- Kvartalsstruktur i de to nordligste kvartalene

---

<sup>2</sup>. I stedsanalysen for Hokksund bruker en begrepet bebyggelsesmønster om måten bebyggelsen er organisert på. I rapporten ”Fortett med vett” brukes begrepet ”bebyggelsesstruktur”. Begrepsbruken er ikke entydig, og begrepene brukes til dels om hverandre. Vi vil her basere oss på begrepsbruken til Ellefsen og Tvilde (1991), der bebyggelsesstruktur brukes om det overordnede ordensprinsippet som bebyggelsen er ordet etter, for eksempel en kvartalsstruktur. Begrepet bebyggelsesmønster brukes om den måten bebyggelsen er organisert på innen for eksempel en kvartalsstruktur.

Figur 3.5 *Utviklingen av bebyggelsen i Hokksund i 1935, 1950 og 1990.*

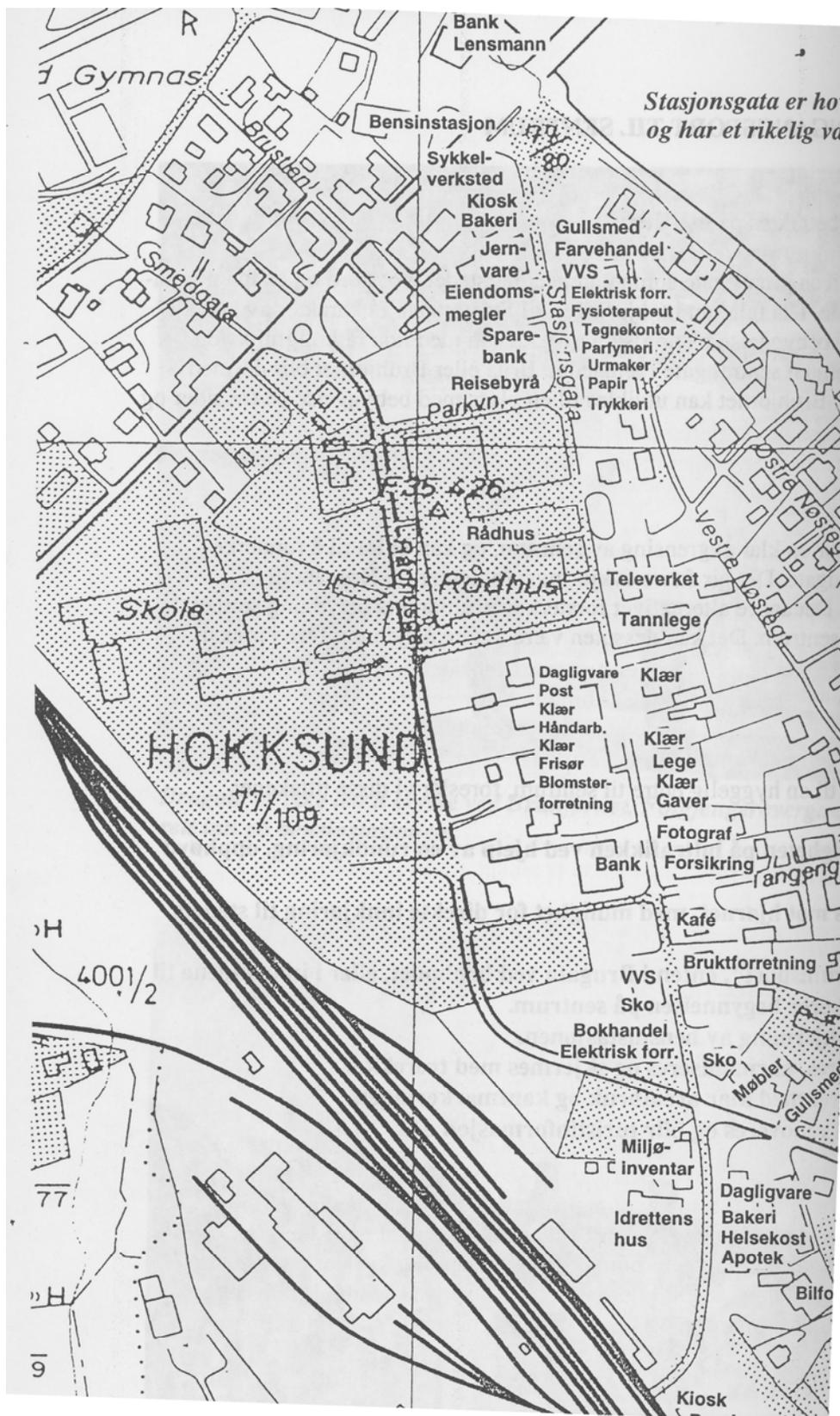


Det er en fortetting av bebyggelsen rundt Stasjonsgata med blandet bolig og næring i form av butikker i 1. etasje, og der bebyggelsen danner et tydelig gaterom. Opplevelsen av gaterommet har blitt forsterket i forbindelse med MPG (Miljøprioritert gjennomkjøring) prosjektet blant annet ved at veibanen er innsnevret og ved hjelp av ny beplantning.

Figur 3.6 *Bebyggelsen i Stasjonsgata danner et tydelig gaterom. Butikker i 1. etasje gir muligheter for et rikt byliv. Bebyggelse i to etasjer gir Stasjonsgate en småbykarakter.*



Figur 3.7 Registrering av service- og butikktilbud i Stasjonsgata. Registreringen viser stor variasjon i tilbudene (Guttu et al. 1992).



Langs Stasjonsgata ligger bebyggelsen så pass tett og i flukt i med gatelinjen at den danner gaterom og torg, selv om bygningene er frittliggende. Noen steder fortsetter bebyggelsen som sammenhengende bebyggelse rundt gatehjørner og antyder begynnelsen på en kvartalsstruktur. Dette er imidlertid ikke gjennomført. For eksempel er det nye Tinghuset trukket langt inn på tomten med parkeringsplass foran. En slik bebyggelsesstruktur bidrar ikke til opplevelse av en bymessig bebyggelse.

Figur 3.8 *Tinghuset er trukket inn på tomten, med parkering foran, og bidrar ikke til noen bymessig bebyggelse. Slik frittliggende bebyggelse i åpent landskap er mer typisk for byenes periferi*



Begrepene ”gate” og ”vei” brukes av og til om hverandre, men har ulikt innhold og betydning. Den danske poeten Piet Hein har sagt det slik:

”Når husene ligger hver for sig  
 så kalder man gaden for en vej.  
 Når husene danner en facade  
 så kalder man vejen for en gade.”

### **Fordeler og ulemper med ulike typer bebyggelsesstruktur**

En studie av nye byboliger i fire større byer viser de mest anvendte typer bebyggelsesstruktur (Guttu og Schmidt 2008). Studien viser hvilke bebyggelsesstrukturer som nå utkrystalliseres som svar på en bysituasjon med høy tetthet. Vi vil

her kort drøfte noen fordeler og ulemper med ulike strukturer, se vedlegg 1 med oversikt over aktuelle planformer og snitt.

*Planformer.* Som hovedtendens ser vi færre prosjekter basert på kvartalsform og flere på former for lamellbebyggelse. Dette skjer på tross av kvartalsformens fordeler med mulighet for høy tetthet kombinert med et avsondret og stille gårdsrom. Tendensen henger trolig sammen med at det i stor grad bygges på utsiktstomter ved sjøen. Beboerne ønsker å få del i utsikten og for utbyggerne blir dette et salgsargument. Prisen for utsiktsmulighetene kan imidlertid være mer vind- og støyfylte uterom. Vi ser også at avstanden mellom lamellene i mange tilfeller blir presset utilatelig langt ned. U-form og E-form representerer forsøk på kompromisser, mellomformer mellom kvartal og lamellbebyggelse. Med disse formene søker en å tilpasse prosjektene til en bystruktur, samtidig som muligheter for utsikt og sol blir ivaretatt.

*Snittet* viser i de fleste tilfellene et uterom underbygget med parkering. Uteareal på terreng er, med andre ord, blitt en sjeldenhet. Det viser seg å være en stor utfordring i bygging av nye byboliger. I noen prosjekter er uterommet hevet opp i etasjene og dermed gjort utilgjengelige for allmennheten. Denne utviklingen harmonerer dårlig med ønsket om at nye prosjekter skal tilføre byen kvaliteter i form av et rikere register av uterom.

### **Bebyggelsesstruktur – drøfting og anbefalinger**

Utbygger (EEU) ønsker en høy utnyttelse med en urban eller bymessig bebyggelse. For å få til en bymessig bebyggelse bør bebyggelsen organiseres slik at den danner tydelige gateløp og torg. Det oppnås best med en tydelig gate/kvartalsstruktur, evt. med åpning mot gravlunden og kirken mot vest, dvs en U-form, evt. en E-struktur. Kvartalsbebyggelse og storgårdskvartaler kan ha ulik utforming av bebyggelsen, se blant annet Schmidt og Thorén (2001). Kvartalsbebyggelsen kan også være åpne for snarveier inn gjennom gårdsrommene.

## **3.8 Tetthet, tomteutnyttelse og etasjetall**

Utbygger ønsker, som nevnt, en høy tomteutnyttelse. Hva som oppleves å være høy tomteutnyttelse og eventuelt en (for) høy tetthet, er til dels relativt og kan variere med tid og sted, hvilket ståsted en har og hvilke forventninger en har. En forventer høyere tetthet i sentralt beliggende bebyggelse enn i mer perifert beliggende bebyggelse. Det kan også se ut som vi i dag aksepterer høyere tetthet enn vi gjorde for 10-20 år siden.

Reguleringsplaner angir gjerne maksimal tomteutnyttelse og etasjetall. For øvrig finnes det en rekke anbefalinger og veiledninger mht til tomteutnyttelse, gatebredder, størrelser på utearealer osv. som har dannet grunnlaget for god boligplanlegging, se for eksempel Kommunal- og regionaldepartementet/ Husbanken (2000), og Miljøverndepartementet (1991) og Norges Byggforskningsinstitutt (2001). I senere år har en imidlertid gått bort fra denne typen normbasert planlegging, og overlatt et større ansvar for utviklingen av boligtilbudet til markedet, se for eksempel St..meld.nr. 23 (2003-2004), boligmeldingen. Argumentene for en liberalisert planpraksis er blant annet at folk skal velge fritt. Det har også blitt stilt spørsmålstegn ved hvem sine normer fagfolk representerer.

Studier av nye byboliger viser at mange områder, etter forskernes vurdering, er bygget ut med for høy tetthet, se bl.a. Guttu og Schmidt (2008), Isdahl (2007) mfl. Vi har lite oppdatert kunnskap om hvordan beboerne vurderer tetthet og bokvalitet i slike nye byboliger. Mange slike sentralt beliggende boligområder har en opphoping av for mange små boliger og dårlige uterom. Erfaringer fra utviklingen av et sentralt byområde i Badedammen i Stavanger viser at det resulterer i stort gjennomtrekk og ustabile bomiljø, se Stavanger kommune (2008), se også Figur 3.3. Vi vil derfor kort drøfte ulike mål på tetthet som grunnlag for våre anbefalinger for utbyggingen av Hokksund vest.

For å vurdere utbyggingspotensialet bør en ta i bruk en rekke ulike mål og uttrykk for å måle tetthet og boligkvalitet i bebyggelsen, slik anbefalt av Norges byggforskningsinstitutt (2001). Tomteutnyttelse, TU, måler forholdet mellom netto tomteareal og tillatt bruksareal. Tidligere brukte en U-grad for å beskrive tettheten på områdenivå. Denne målemetoden ble imidlertid forlatt i 1987. Det er som nevnt vanlig å angi maksimal TU i reguleringsplaner. Byggforsk (2001) anbefaler å ta i bruk maksimal kotehøyde i kombinasjon med % BYA (bebygd areal) som et vel så velegnet uttrykk for tetthet i bebyggelsen som tomteutnyttelse. % BYA angir den delen av tomten som bebyggelsen maksimalt kan dekke. Det er vanlig å inkludere parkeringsplasser på bakken i bebygd areal. I tillegg må en vurdere størrelser og utforming av gater, plasser og felles uterom. Her må en vurdere både arealenes størrelse, form og brukbarhet og tverrsnitt i gater og gårdsrom (forholdet mellom høyder og bredder i bebyggelsen) for å sikre tilfredsstillende sol- og dagslysforhold. Hensyn til brannavstand er også en viktig dimensjonerende faktor som vi ikke vil gå inn på her.

### **Tomteutnyttelse**

En utbygging av Hokksund Vest, sentralt plassert ved jernbanen, legger opp til relativt høy tomteutnyttelse. Anbefalinger for maksimal TU varierer noe. Christophersen og Lorange (1992) anbefaler TU på maksimal 100-150 %. I rapporten: "Gode byboliger" (Kommunal- og regionaldepartementet og Husbanken 2000) anbefales at utnyttelsen ikke bør overstige 150-200 % i ren boligbebyggelse. Det er da forutsatt bebyggelse på bakken og uten større arealer under lokk, eller blandet bolig- og næringsbebyggelse. Dersom en legger lokk på hele eller deler av tomten, vil en få en høyere tomteutnyttelse. Mange nye byboligprosjekter har høyere tomteutnyttelse enn 200 prosent. En studie av nye byboliger konkluderer med at for høy tetthet er et problem i mange prosjekter. Det resulterer i lite brukbare uterom, dårlige sol- og lysforhold, problemer med innsyn og manglende privatliv (Guttu og Schmidt 2008).

### **Etasjetall og % BYA**

Bebyggelsen i Hokksund sentrum er småhus i to etasjer. Rådhuset rager opp over bygningene rundt og markerer seg som den viktigste bygningen i sentrum. Dette vurderes som riktig for en så viktig bygning for fellesskapet, ifølge stedsanalysen. Analysen anbefaler at en bør holde på toetasjers gesimshøyde og begrense bygningenes lengde langs Stasjonsgata. (Guttu et al 1992). I stedsanalysen har en ikke vurdert eventuell utbygging i Hokksund vest.

Gamle Hokksund har en byggehøyde på 8 meter, mens sentrumsområdene i Hokksund har 13 meter ifølge kommuneplanen. Planen har forutsatt at i prosjekter

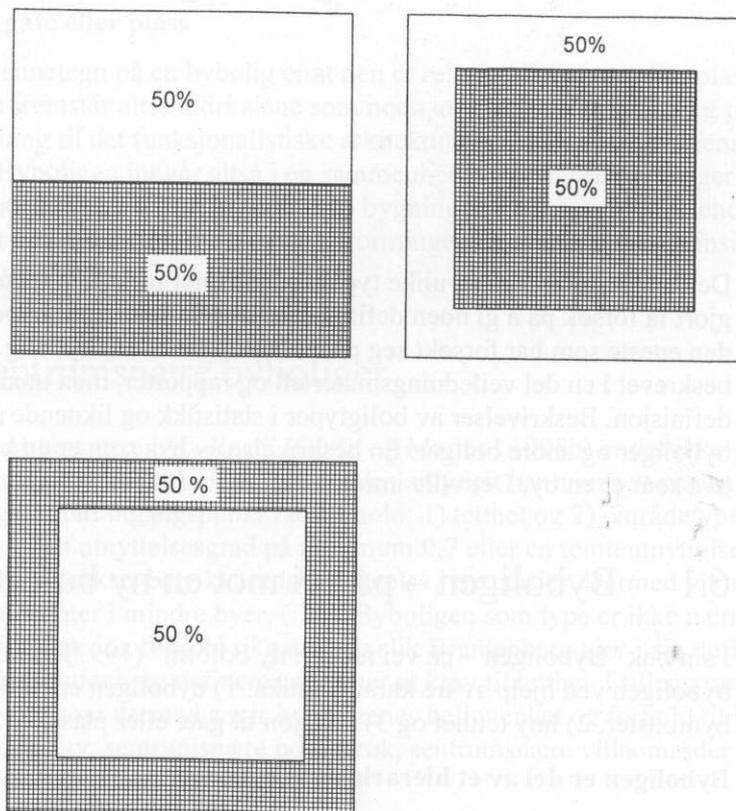
med stor betydning for Hokksund sentrum, kan reguleringsplanen gi mulighet for større byggehøyde enn 4 etasjer. Det er en dobling av maksimalt tillatte etasjetall sammenlignet med anbefalingene i stedsanalysen, og kan ses som et eksempel på at en i dag aksepterer større byggehøyde og økt tetthet i bebyggelsen enn tidligere.

En generell økning av maksimalt tillatt etasjetall i Hokksund sentrum fra 2 til 4 etasjer bør drøftes nærmere. Ønsker om fortetting for bærekraftig byutvikling og økonomien i byggeprosjekter kan tilsi økt etasjetall. På den andre siden kan en slik økning av etasjetall føre til økt press om å rive eldre bebyggelse, og en bør derfor ha en strategi for hvordan en skal møte et slikt press. Utbyggingspresset kan gi seg utslag i at gårdeiere neglisjerer vedlikeholdet. På befaring, høsten 2010, registrerte vi flere eiendommer i Stasjonsgata med vedlikeholdsbehov. Dette gir åpenbart negative signaler om situasjonen i Stasjonsgata, og kan synes å være i kontrast til den satsingen på Stasjonsgata som ble gjennomført med MGP prosjektet på 1990-tallet.

I kommuneplanens bestemmelser er det generelt angitt 30 % BYA for alle byggeområder bortsett fra sentrumsarealene i Hokksund og Vestfossen som har 50 % BYA. Dersom kommunen velger å åpne for utbygging av Hokksund sentrum med 4 etasjer og 50 % BYA kan det endre byens karakter fra å være en småby til å være en by på linje med byer som Drammen eller Ålesund, se for eksempel Figur 3.6 fra Hokksund sammenlignet med Figur 3.4 fra Grønlands torg som viser et bymiljø med butikker og boliger i 5 etasjer og BYA på vel 50 %.

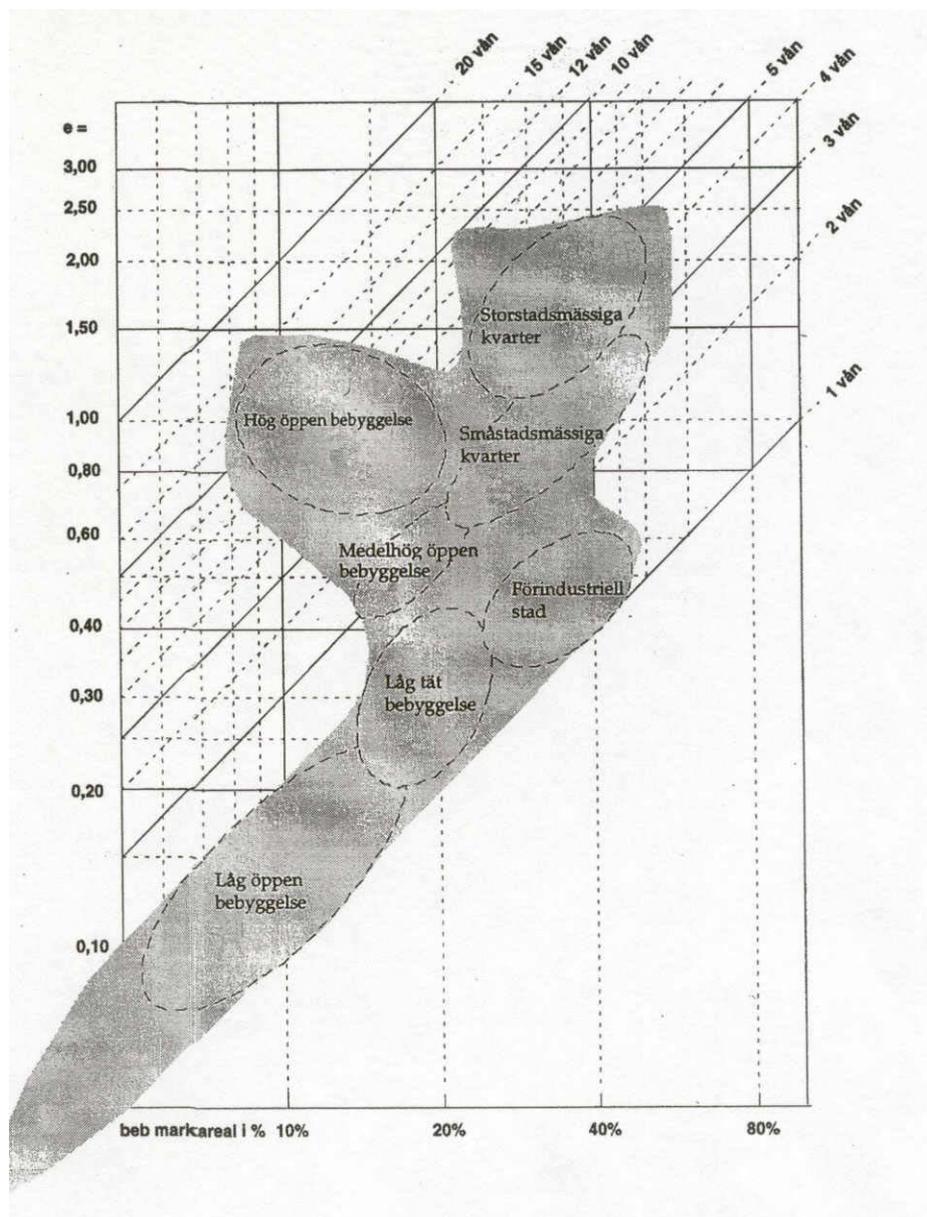
Forholdet mellom Hokksund vest og sentrum for øvrig bør drøftes nærmere mht til tomteutnyttelse, etasjetall og typer bebyggelse. Det synes rimelig å åpne for høyere tomteutnyttelse og økt etasjetall ved utviklingen av et nytt sentralt beliggende byområde som Hokksund vest. Dette kan naturlig nok åpne for et press om høyere utnyttelse også i områdene i sentrum for øvrig, noe kommunen allerede har åpnet opp for ved å akseptere 4 etasjers bebyggelse. En bør diskutere nærmere hvorvidt en slik utvikling rimer med intensjoner i planen: "Utvikling av Hokksund – retninger og perspektiver" (Øvre Eiker kommune 2009) der Hokksund beskrives som et "småbymiljø" (punkt 3.3.). En slik omdanning av Stasjonsgata og Hokksund sentrum kan også få betydning for butikktilbudet. Erfaringsmessig kan små spesialbutikker, slik vi kan finne i Stasjonsgata, vanskelig betale den økte husleien, som gjerne blir resultatet i nyere bebyggelse. Dermed kan en risikere å få samme typer bebyggelse og samme typer butikk- servicetilbud i Stasjonsgata og på Hokksund vest. Det kan komme i konflikt med anbefalinger om å satse på komplementære tilbud, se kap 7.

Figur 3.9 *Figur som illustrerer % BYA på 50 % og hvordan ulike bebyggelsesstrukturer genererer ulike typer utearealer. Kvartalsbebyggelse gir det største sammenhengende uterom. Illustrasjon: Jens Bjørneboe*



Figur 3.9 viser at det er en nær sammenheng mellom % BYA og utformingen av bebyggelsen, og at det får avgjørende betydning på uteområdenes størrelse og brukbarhet. Det er også en nær sammenheng mellom etasjetall, % BYA, og tomteutnyttelsen. Erfaringstall fra Rådberg og Friberg (1996) illustrerer sammenhengene mellom tomteutnyttelsen (ekspløateringsgrad), % BYA, og etasjetall i ulike områdetyper i svenske byer og tettsteder, se Figur 3.10.

Figur 3.10 Figur som illustrerer forholdet mellom tomteutnyttelse, % BYA og etasjetall i ulike typiske bebyggelsestyper i Sverige. Illustrasjon fra Rådberg og Friberg (1996)



Eksploteringsgrad tilsvarer norsk U-grad, ifølge Sennar (1970:9). Illustrasjonen viser at "småstadsmässiga kvarter", som trolig kan sammenlignes med trehusbyen (småbymiljø), har % BYA på mellom 20 % og 50 %, 2-3 etasjer og en eksploteringsgrad på ca 0,6 til 1,5. Storstadsmässiga kvarter har 25 % til 50 % BYA, 4-7 etasjer og eksploteringsgrad på vel 1,0 til 2,5, og kan trolig sammenlignes med murbebyggelsen i norske storbyer bortsett fra at norsk bybebyggelse har et noe lavere etasjetall. Den viste inndelingen i åtte typer "stadstyper" er satt sammen av mer nyanserte registreringer av i alt 26 ulike "stadstyper".

### **Erfaringstall fra norske byer og tettsteder**

Vi har dessverre ikke så systematiske analyser av ulike typer bolig/byområder i Norge som studien til Rådberg og Friberg. Det finnes en del erfaringstall for U-grad og etasjetall, som viser at den klassiske murbebyggelsen, kvartalsbebyggelsen fra 3 til 5 etasjer, erfaringsmessig har en utnyttelsesgrad på fra 1,0 til 2,0. Storgårdskvartaler, dvs. anlegg med felles kvartalsrom, har vanligvis en utnyttelsesgrad fra 0,5 til 1,0. Trehusbebyggelsen i norske småbyer er stort sett 1 til 3 etasjer, og har erfaringsmessig en utnyttelsesgrad på fra 0,3 til 0,5 (Guttu og Halvorsen Thoren 1996). Martens opererer med seks områdetyper kategorisert ut fra TU/antall boliger pr daa (Gode boligområder (2000:23).

### **Boliger pr daa**

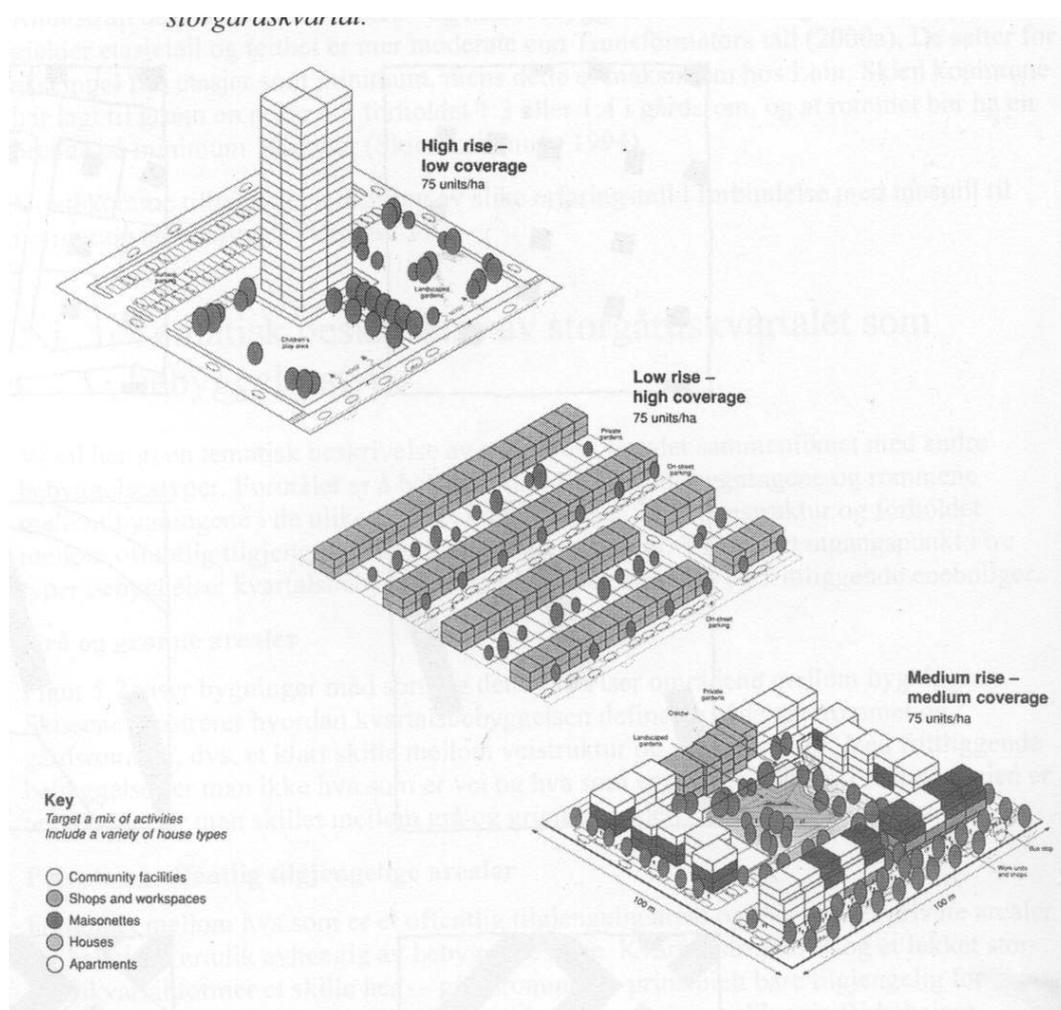
En annen måte å angi tomteutnyttelsen på er antall boliger pr daa. Miljøvern-departementet beskriver for eksempel sammenbygd blokk/kvartalsbebyggelse med 10 boliger pr daa og ca. 27 kvadratmeter felles uteareal pr. bolig som en god arealdisponering (Miljøverndepartementet 1991:17).

Kommunedelplan for Oslo hadde en norm om maks. U-grad på 1,0. Det tilsvarer ca 7- 9 boliger pr daa, ifølge Svennar (1970:9). Oslo kommune har imidlertid forlatt denne normen. Et mål på antall boliger pr daa kan være problematisk i områder med ensartet typer boligsammensetning. Dersom området består av stort sett store boliger vil 10 boliger pr daa være en høyere tomteutnyttelse enn dersom en har å gjøre med overveiende mindre boliger.

### **% BYA, etasjetall og uterom ved ulike typer bebyggelse**

Figur 3.11 viser hvordan et område kan bygges ut med samme antall boliger pr daa, men med ulike typer bebyggelse som genererer ulike typer uterom. Høyhuset har mange etasjer og lav % BYA. Det gir størst samlet uteareal, men lite skjermete uterom og ingen skiller mellom offentlige og private arealer. Rekkehusbebyggelsen har høy % BYA og få etasjer. Det gir lite uteareal totalt. En slik bebyggelse gir muligheter for private uterom, men har ingen felles uteoppholdsarealer utover gaten i dette tilfellet. Storgårdskvartalet har % BYA og etasjetall omtrent ”midt på treet”. Det gir det største felles uterom. Storgårdskvartalet har prinsipielt et stort felles gårdsrom, men boliger i første etasje kan likevel ha et lite privat uteareal på bakkenivå inntil boligen i stedet for balkong.

Figur 3.11 *Figur som viser ulike typer bebyggelse med samme tomteutnyttelse på 75 boliger pr ha.*



Spørsmålet om antall etasjer i en bebyggelse trenger ikke nødvendigvis være absolutte, men kan med fordel varieres, slik vist i Figur 3.12. Det kan gi muligheter for å innpasse rekkehus i en blandet blokk/kvartalsstruktur, og gi en mer variert utformet bebyggelse og et større spenn i boligtilbudet.

### Menneskelig målestokk

Spørsmålet om tetthet, høyder og etasjetall dreier seg også om å få til det Gehl (2010) beskriver som en menneskelig målestokk. Byer, bygninger og byrom blir stadig større, men menneskets mål og proporsjoner er de samme. Det blir derfor en særlig utfordring hvordan en skal få til en menneskelig målestokk. En må vurdere bebyggelsen, gaterommene, fasadene og funksjoner ut fra hvordan de fungerer i øynehøyde. Gehl argumenterer for at en må begynne med livet og rommene mellom husene før en planlegger bebyggelsen, i stedet for analyser av bygningsvolum. Han viser blant annet til bydelen Skarpnäck utenfor Stockholm, der en startet med en byromsplan, som viser de ulike fellesrommene, hovedgater, sidegater, parker og torg. Først deretter plasseres bebyggelsen slik at den understøtter byrommene. Bydelen ble planlagt og bygget ut i regi av flere ulike utbyggere og deres konsulenter, mens kommunen hadde ansvaret for den overordnede planleggingen og byromsplanen.

Arkitektkontoret Arken har jobbet bevisst med å tilpasse bebyggelsen til byrommene i Skarpnäck og gitt bebyggelsen en skulpturell utforming som viser at det er mulig å forene større bygningsvolumer med en menneskelig målestokk, se Figur 3.12.

Figur 3.12 *Kvartalsbebyggelsen i bydelen Skarpnäck i Stockholm er gitt en variert og skulpturell utforming med boliger i to etasjer og boliger i fire etasjer, ispedd et enkelt høyhus. Mot hovedgaten er det kirke, butikker og forsamlingslokaler, se Figur 3.16. Arkitekt: Arken arkitektkontor*



### Størrelsen på felles utearealer

For å vurdere kvaliteten på uteområdene bør en vurdere størrelsen, formen og brukbarheten av utearealene slik vist i Figur 3.9. Lange og smale uterom har mer begrenset brukbarhet enn mer kvadratiske uterom. En annen måte å angi størrelsen på utearealer er antall kvadratmeter i forhold till antall boliger. Husbanken hadde tidligere en anbefaling om ca. 25 kvadratmeter utearealer pr. boenhet i byboliger. Slike mål kan imidlertid være vanskelige fordi det kan slå ulikt ut dersom en har prosjekter med en ensartet type leiligheter, for eksempel prosjekter med mange små eller mange store boliger. Derfor kan % BYA i kombinasjon med maks kotehøyde, som nevnt, være et vel så viktig mål for tetthet og kvalitet i uterom. Tidligere har en også brukt rommelighet som mål, men dette målet er ikke lenger i bruk, se Norges byggforskningsinstitutt (2001).

## Tverrsnitt i bebyggelsen

For å vurdere tetthet og boligkvalitet må en ta høyde for både størrelsen og formen på uterommene. Det bestemmes av tverrsnittet i bebyggelsen, dvs etasjehøyde i forhold til avstanden mellom bygningene. Studien av nye byboliger viste at nye boligblokker legges svært tett inntil hverandre, og det kan se ut som erfaringstall fra boligplanleggingen har gått i glemmeboka, eller at en har valgt å se bort fra slike erfaringstall (Guttu og Schmidt 2008, Isdahl 2007). Resultatet blir dårlige og lite brukbare uterom, dårlige sol- og lysforhold både på utearealene og i boliger/balkonger, spesielt i de nederste etasjene Linn (1975) har studert storgårdskvartalet som bebyggelsestype og anbefaler at tverrsnitt i gårdsrommet bør være minimum 1:3 høyde i forhold til avstand. Skien kommune har lagt til grunn at tverrsnittet i gårdsrom bør være 1:3 eller 1:4, og at bredden minimum bør være 30 meter (Skien kommune 1994).

Tverrsnittet i bebyggelsen får også betydning for dagslysforholdene og solforholdene i uterom og i boliger/balkonger. Svennar (1970) har beregnet nødvendige avstander mellom lamellbebyggelse ut fra anbefalinger for solbelysning. For å sikre 5 timer sol på nederste balkong bør forholdet høyde: avstand være hhv 1:2,5 og 1:2,25 avhengig av orienteringen.

For tverrsnitt i gater vil vi vise til Statens vegvesen (1995) der det er angitt eksempler på typiske tverrsnitt i hovedgater, vanlige bygater og smug/veiter.

## Konklusjon og anbefalinger

Vi vil anbefale at en i utformingen av bebyggelsen tar utgangspunkt i utformingen av byrommene og livet mellom husene før en utvikler bebyggelsen.

Tomteutnyttelsen i en ren boligbebyggelse bør ikke overstige *TU 150 -200 %*. Tomteutnyttelsen vil kunne økes med næringsarealer under lokk.

Vi vil ta utgangspunkt i anbefalingen fra Miljøverndepartementet om *ca. 10 boliger pr daa* i bymessig kvartalsbebyggelse. Det betyr at tomten på Hokksund vest kan romme ca 300 boliger. Det tilsvarer en noe høyere utnyttelse enn vist i illustrasjonen, se Figur 3.11, som viser kvartalsbebyggelse med 7,5 boliger pr daa og 3-4 etasjer.

Antatt en gjennomsnittsstørrelse på ca 80m<sup>2</sup> pr bolig blir *tillatt bruksareal ca 24.000 m<sup>2</sup> ekskl. bodarealer, trapp og lignende og evt. areal i kjeller/lokk*. Samlet BRA vil kunne økes med næringsareal i lokk.

Kommuneplanen angir % *BYA* for sentrum til 50 %. Dette er en relativt sett høy % *BYA* sammenlignet med erfaringstall fra Sverige, og bør derfor vurderes nærmere. Vi har lite systematiske analyser og erfaringstall fra Norge.

Å åpne for 50 % *BYA* og 4 etasjer i Hokksund sentrum, inkludert områdene rundt Stasjonsgata vil endre byens karakter av å være småby, og bør drøftes nærmere.

I en konkret vurdering av *etasjetall* på Hokksund vest bør en ta hensyn til eksisterende bebyggelse på den andre siden av Kirkeveien og i Hokksund sentrum for øvrig. En kan eventuelt tenke seg økte etasjetall oppover mot Kirkegården. Terrengforskjellen er på ca. 10 meter, dvs vel 3 etasjer.

Vi vil ikke anbefale en bebyggelse på mer enn 4-5 etasjer. Det er begrunnet med Hokksunds skala som småby med en menneskelig målestokk i utforming av bebyggelsen. Det synes rimelig å åpne for høy utnyttelse i utbyggingen av et så sentralt beliggende område, men det vil samtidig kunne endre områdets karakter i retning av å være by, ikke småby. Det betyr at den nye bebyggelsen vil oppleves å være på 1- 2 etasjer over terrengnivå sett fra kirkegården. Anbefalingen om maksimalt 4-5 etasjer er også begrunnet med studier av den danske arkitekten Jan Gehl (2010) som viser at innenfor de nederste 5 etasjene er det mulig å holde kontakt mellom bygningen og gaten, men etter 5. etasje opphører denne kontakten med byen ganske fort. En kan evt. vurdere om bebyggelsen kan varieres med hensyn til etasjetall og at noen deler av området eller et kvartal kan være på 2 etasjer, for eksempel mot eksisterende bebyggelse i Kirkeveien, mens andre deler kan være 4-5 etasjer eller evt. dersom en prioriterer et viktig signalbygg, og utformes mer skulpturelt slik som for eksempel bebyggelsen i Skarpnäck, se Figur 3.12

Dersom en ønsker høyere bebyggelse i form av et signalbygg, bør det vurderes nøye hvor en slik bebyggelse skal plasseres og hvilket innhold og funksjon et slikt signalbygg skal ha. Signalbygg bør fortrinnsvis være bygninger som har en viktig funksjon for fellesskapet, slik som kirken og rådhuset tradisjonelt har hatt. En bør derfor drøfte nærmere hvorvidt et signalbygg bør være et tilfeldig bolig- eller kontor- eller næringsbygg. At den enkelte tomteeier/utbygger gjerne ønsker høyhus på sin tomt for å maksimere tomteutnyttelsen er en annen sak. Et slikt signalbygg bør i alle fall ta hensyn til viktige siktlinjer fra området og fra Hokksund sentrum mot Haug kirke.

### 3.9 Etappevis utbygging

Utbyggingen av området vil gå over flere år. Det vil derfor være viktig å planlegge en etappevis utbygging. En utbygging i form av kvartalsstruktur kan trolig gjøre det rimelig enkelt å foreta en inndeling i etapper for utbygging. En kvartalsstruktur kan også gi anledning til å overlate utbyggingen til flere utbyggere, dels for å spre risikoen, dels for å gi området en mer variert utforming. Utbyggingen av Skarpnäck ble gjennomført på denne måten. Forutsetningen vil være at byplanen gir tydelige føringer for området som helhet som kan sikre sammenheng i bebyggelsen. Erfaringsmessig kan det være vanskelig å utvikle nye by- og boligområder som oppnår en god balanse mellom variasjon og helhet. Større boligområder med blokk/rekkehus kan lett bli for ensformige, mens eneboligområder har en tendens til å bli for visuelt kaotiske. For en drøfting av temaet variasjon og helhet, se Schmidt (1999).

En bør vurdere hvordan en løsning med lokk over hele eller store deler av tomta kan realiseres slik at en tar hensyn til mulighetene for etappevis utbygging.

### 3.10 Funksjonsblanding bolig- næring, kultur, service- og butikktilbud

Det er en viktig målsetting for utbyggingen at en ønsker å få til et allsidig byliv og stimulere flest mulig mennesker til å gå/sykle. For å lykkes med det vil det være viktig å tilstrebe en blanding av funksjoner.

#### **Service- og butikktilbud**

Funksjonsblanding av boliger og næring kan erfaringsmessig være vanskelig å få til. Studien av nye byboliger viste få gode eksempler, og at ble vanskelig å realisere intensjoner om funksjonsblanding i praksis (Guttu og Schmidt 2008). En utfordring er hvordan en skal få til tilstrekkelig store arealer for større matbutikker og lignende. En løsning kan være å etablere et lokk. Hvor stort lokk og hvor mange etasjer bør vurderes ut fra arealbehovet og ut fra hva området tåler, jvf. diskusjonen om bebyggelsesstruktur og kommunikasjoner gjennom bebyggelsen.

Utfordringene med plassering av større næringsarealer under lokk eller mot gateplan er atkomst/varelevering og utforming av fasader mot gater/torg. Varelevering bør legges slik at den blir til minst mulig sjenanse for boligene. En bør sørge for ”aktive” fasader, dvs. fasader med et visst antall innganger, helst til ulike butikker, og med utstillingsvinduer. Ski storsenter er et eksempel der en har hatt som intensjon å etablere butikker mot gateplan, men ikke har lykkes med dette i praksis, se Figur 3.13. Vi vet ikke hva som er årsakene til at butikkinngangene har blitt stengt.

Gehl skiller mellom fem ulike kategorier fasader i øynehøyde (1. etasje), der en aktiv fasade (fasade A) har 15- 20 inngangsdører til ulike butikker pr 100 meter fasadelengde, stor variasjon i funksjoner, ingen lukkede fasader, gode detaljer og materialbruk mv. Fasade C – midt i mellom – har 6-10 inngangsdører pr 100 meter fasadelengde, og fasade D – inaktiv fasade – har 0-2 inngangsdører pr 100 meter fasadelengde, se Gehl (2010:251). Å få til tilstrekkelig variasjon i butikker/funksjoner og innganger i tillegg til variert fasadeutforming er en særlig utfordring ved planleggingen av nye butikkentre, siden mange nye butikker i slike sentre er kjedebutikker med stort arealbehov. De små, intime spesialbutikkene finner en ofte i andre områder med rimeligere husleie.

På Kolbotn, i Akershus, er det bygget nytt kulturhus og kjøpesenter mellom jernbanen og Kolbotnvannet, samtidig som det er bygget nye boliger og næringsarealer på den andre siden av jernbanen. Det er få butikker/kafeer mot torget og lite byliv til tross for attraktiv beliggenhet mot vannet. I Ålesund er et kjøpesenter lagt inn i kvartalet, men med opprinnelige fasader og butikker mot gaten. Vi har lite systematisk innhenting av erfaringer fra planlegging og utbygging av sentralt plasserte kjøpesentre og utvikling rundt knutepunkter for kollektivtrafikk i sentrale strøk.

Figur 3.13 *Ski storsenter ligger sentralt og rett ved stasjonen. Senteret ble planlagt med butikkvinduer og inngangsdører mot gatene rundt, men alle dører er stengt. Vinduene er "tapetsert" med reklamer. Slike løsninger bidrar ikke til liv i gatene.*



Figur 3.14 *Kolbotn torg med Kolben kulturbus til venstre og inngang til Kolbotn kjøpesenter til høyre (uten for bildet). Det er få butikker/ kafeer mot torget og lite byliv til tross for attraktiv beliggenhet ved Kolbotn vannet.*



Figur 3.15 *Kjøpesenter i Ålesund. Kjøpesenteret fyller et helt kvartal. Fasadene mot omliggende gater er beholdt. Butikker har vinduer og inngang mot gaten.*



Ikke bare kjøpesentre, men også store matvarebutikker og andre kjedebutikker har gjerne lukkede fasader mot gaten fordi de prioriterer plass for hyller langs alle vegger. En løsning kan være å legge mindre butikker ut mot gaten og plassere slike større butikker inne i kvartalet. Banker, forsikringsselskaper og lignende kan også være en utfordring, siden de har lite attraktive vindusutstillinger, ifølge Gehl (2010). Vi vil drøfte fasadeutforming nærmere i kap. 3.11

Dersom det ikke er grunnlag for et større utvalg av butikker i Hokksund vest, bør en samle det som er mulig å få til av butikker og lignende rundt en hovedgate. Det er viktig å samle funksjoner i stedet for å spre dem, ifølge Gehl (2010). Den øvrige bebyggelsen vil dermed bli ren boligbebyggelse. Boligbebyggelsen kan likevel ha en urban karakter, se Figur 3.19.

### **Kulturtilbud**

Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur (Buskerud fylkeskommune 2003) påpeker at kulturtilbud vil være viktig for å utvikle attraktive byer og tettsteder. Mulighetene for lokalisering av kulturtilbud i Hokksund vest vil være avhengig av kommunens arealbehov. Det er ønsket nytt bibliotek i Hokksund. Ifølge kommuneplanen ser en for seg et hovedbibliotek for Øvre Eiker som en sentral kulturinstitusjon i bybildet – et senter for kunnskap, informasjon og kulturformidling (ibid:19). Det vil kreve en ”betydelig utvidelse av bibliotekets arealer. Et evt. nytt bibliotek bør plasseres mest mulig sentralt og nær stasjonen for å betjene hele byen.

Figur 3.16 *Hovedgaten i Skarpnåck har både butikker og forsamlingslokaler mot gaten. For enden av hovedgaten ligger et høyhus. Arkitekt: Arken arkitektkontor.*



Det er også ønsket ny kino/kultursal, ifølge kommuneplanen. På ungdomsskolen skal det innpasses en kultursal og idrettshall. Ved etablering av kino og kulturtilbud bør en vurdere muligheter for sambruk med skolen og/eller andre offentlige/private bygg. For sambruk av skoler og grendehus, se for eksempel Buvik og Cold (1995). Det finnes en rekke eksempler på offentlig/privat samarbeid om etablering av service- og kulturtilbud. Et eksempel er nytt badeland i Sandøy kommune, etablert i et samarbeid mellom hotellet og kommunen. Sandøy er en av Norges minste kommuner med ca 1300 innbyggere i Møre og Romsdal. Et annet eksempel er Haram flerbrukshus med omsorgssenter, butikker, kino, kulturhus, ungdomsarena med aktiviteter og parkeringsanlegg. Kommunen hadde bruk for omsorgsboliger og bygg til andre offentlige tjenester. Butikkonsernet Coop hadde behov for butikklokaler. Resultatet ble et funksjonelt flerbrukshus. Samarbeidet mellom offentlig og privat sektor har gitt et stort løft til lille Haram kommune (Kilde: Norsk Form).

Figur 3.17 *Badeland i Sandøy kommune etablert som et spleiselag mellom kommunen og næringslivet. Foto: Finnøy Havstuer.*



### Etablering av lokk – muligheter og utfordringer

Etablering av lokk på hele eller deler av tomte rommer en rekke muligheter og utfordringer. Når det gjelder *funksjoner* kan mørke arealer under lokk sikre større sammenhengende arealer til næringsvirksomhet i form av kjøpesenter og større butikker. Lokk kan som nevnt bidra til å løse parkeringsbehovene for bebyggelsen og for pendlerparkeringen ved stasjonen. Lokk kan også bidra til å frigjøre arealer som i dag brukes av Nettbuss til parkering. Mørke arealer under lokk har også blitt tatt i bruk til idrettsformål og kulturtilbud (kino og lignende). Arealer under lokk kan dermed bidra til å sikre sentrum viktige service- og kulturtilbud og til å løse praktiske problemer med parkering og behov for nødvendig lagerarealer. Dersom en vurderer etablering av større lagerlokaler som ikke er knyttet til lokale behov bør en vurdere hvilke nye kvaliteter de tilfører området. Dersom store lagerlokaler bare tilfører belastninger i form av for eksempel økt tungtrafikk, kan det være problematisk.

*Utforming* av lokk kan som nevnt representere flere utfordringer. En bør unngå for store arealer under lokk som blokkerer for gjennomgangstrafikk for myke trafikanter. I tillegg vil det, som nevnt, være avgjørende å sikre aktive fasader på gatenivå.

### 3.11 Byliv – møteplasser og mennesker som den viktigste attraksjon

Den danske arkitekten Jan Gehl har i mange år studert hvordan mennesker ferdes i det offentlige rom, hvor de går, hvor de står, hvor de setter seg ned osv. Han har blant annet påpekt at den største attraksjonen i byen er andre mennesker, å se og bli sett. For å stimulere til et allsidig byliv har de fysiske rammene en avgjørende betydning, ifølge Gehl. Det dreier seg blant annet om å utvikle gater og torg ut fra en menneskelig målestokk, og ikke ut fra bilens målestokk. For å etablere gater og

plasser bør bebyggelsen danne tydelige rom og være sammenhengende, med butikker, kafeer osv mot gaten. Han advarer som nevnt sterkt mot ”døde” fasader i form av for eksempel matbutikker med lukket fasade mot gaten eller banker og lignende som har lite attraktive vindusutstillinger.

Gehl (2010) skiller mellom tid brukt på nødvendige aktiviteter som å handle og tid brukt på opplevelser – som å sette seg på en benk, drikke kaffe osv. For å skape attraktive byer, må en skape steder der mennesker oppholder seg utover den tid en bruker på nødvendige aktiviteter. Benker og hyggelige sitteplasser i det offentlige rom fungerer som viktig uformelle møtesteder i tilknytning til butikker og servicetilbud. Samtidig er antallet kaféstoler i det offentlige rommet økt betydelig, spesielt etter innføringen av røykeloven og forbud mot røyking innendørs på kafé og restauranter. Kaféstoler kan imidlertid ikke erstatte offentlig opparbeidede uteplasser, men være et supplement.

En kartlegging av møtesteder i bydel Søndre Nordstrand i Oslo viste at det er behov for et hierarki av møtesteder, både formelle og uformelle møtesteder, se Guttu og Schmidt (2010). Undersøkelsen viste også mange møtesteder med et uutnyttet potensial, og mange utendørs møtesteder med behov for bedre og mer systematisk drift og vedlikehold. Dette er trolig et generelt problem når det gjelder forvaltningen av det offentlige rommet.

### 3.12 Parkering

I følge kommuneplanen er det viktig å sikre en parkeringsnorm som gir tilstrekkelig med parkeringsmuligheter gjennom tidsbegrensede gratisparkeringsplasser. I tillegg er det opparbeidet arealer for pendlerparkering i tilknytning til stasjonen.

Gratis parkering er vanligvis et viktig ”trekkplaster” for kunder i kjøpesentrene, mens næringsdrivende i byer og tettsteder ofte bare kan tilby parkering mot avgift. I utbyggingen av Hokksund vest er det skissert mulighet for etablering av et større lokk. Det betyr at parkering til boliger, butikker og serviceinstitusjoner og evt. pendlerparkering vil kunne plasseres under lokk og frigjøre areal på bakken. Parkering under lokk innebærer økte kostnader sammenlignet med parkering på bakken. Det betyr at en må regne med å betale en parkeringsavgift.

Det vil være viktig diskutere fordeler og ulemper med ulike parkeringsløsninger: Parkering under lokk, som vil generere kostnader for de som parkerer, versus parkering på gateplan som enklere kan opprettholdes som gratis parkeringsplasser.

Dersom man ønsker å utvikle et attraktivt bymiljø, kan inntrykket av for mange parkeringsplasser virke hemmende for bylivet, dels fordi de skaper større avstand både rent konkret og opplevelsesmessig mellom butikker osv, dels fordi det skaper mer trafikk i gatene. Å innføre parkeringsavgift ved parkering under lokk vil på den andre siden være i strid med intensjonene i kommuneplanen.

#### **Konklusjon og anbefalinger**

Hokksund sentrum og områdene rundt stasjonen er i stor grad dominert av parkerte biler, og dette kan sees som en utfordring. På den andre siden er det kostnadene knyttet til parkering under lokk. Dette bør vurderes nærmere. Skal en realisere

målsettingene i Buskerudbyen og visjonene om Hokksund som miljøby bør en likevel revurdere prinsippene om gratis parkering og få flest mulig parkerte biler under bakken, og derved frigjøre areal på bakken til utbygging og etablering av torg og andre møteplasser.

### 3.13 Gang- og sykkelveier

Hokksund har som slagord ”Miljøbyen ved Drammenselva”, ifølge kommuneplanen fra 2002. Et viktig mål med utbyggingen på Hokksund vest er å bidra til at flere ”tar beina fatt” ved å gå/sykle til daglige gjøremål.

Ved befaring i Hokksund konstaterte vi relativt sett tett biltrafikk selv midt på formiddagen og en del mennesker til fots, men nesten ingen på sykkel. Sentrum i Hokksund er relativt avgrenset og flatt, og burde egne seg for både gang/sykkeltrafikk. Det viser seg at det mange steder er etablert en kultur for å kjøre fra butikk til butikk. Tassel (2007) påpeker at nesten halvparten av alle reiser er kortere enn fem kilometer, og at halvparten av disse utføres med bil. Selv halvparten av alle reiser under én kilometer utføres med bil.

For å stimulere flere til å gå/sykle bør en legge aktivt til rette for det. Det betyr å etablere et sammenhengende sykkelveinett. Byplanen: ”Utvikling av Hokksund by” (Øvre Eiker kommune 2009) anbefalte at det utarbeides et helhetlig sykkelveisystem. Vi vet at tilrettelegging for gang/sykkeltrafikk stimulerer flere til å gå/sykle. Men bedre infrastruktur alene er ikke nok. En må samtidig ta i bruk andre virkemidler som redusert veikapasitet, en restriktiv parkeringspolitikk, veipricing, rushtidsprising og parkeringsavgifter, ifølge Tassel (2007).

#### **Konklusjon og anbefalinger**

Hokksund bør utarbeide en kommunedelplan for gang- sykkelveier for å få til en mest mulig sammenhengende utbygging av gang/sykkelveinettet. Å få flere til å gå/sykle bidrar til bedre miljø, bedre folkehelse, mer byliv og er i tråd med visjoner for Hokksund som miljøby.

### 3.14 Boligbehov og boligpreferanser

#### **Boligbehov**

Kommuneplanen antyder et boligbyggebehov på 30 boliger pr år i Hokksund og 80-85 boliger totalt i kommunen. Det er ikke nærmere angitt hvor stor andel av boligbyggingen i Hokksund en tenker seg som fortetting i sentrum og hvor stor andel en tenker seg som eneboliger i utkanten. Det får betydning for Hokksund vest.

Planprogrammet forutsetter at alle tettstedene i kommunen skal ha vekst i folketallet. Det vil i tilfelle være i strid med intensjoner i Buskerudbyen, som forutsetter at all boligbygging skjer i tilknytning til knutepunktene Kongsberg, Mjøndalen, Hokksund og Drammen. Dersom en følger opp disse intensjonene, bør det ikke bygges nye boliger utenfor Hokksund sentrum, og det vil derfor være behov for bygging av flere enn 30 boliger i Hokksund.

Boligsosial handlingsplan påpeker at det er viktig å sikre boligtilbudet til målgruppen 18-35 år. Boliger på Hokksund vest vil trolig være attraktive for denne gruppen. Denne målgruppen består både av unge voksne/single og unge par i etableringsfasen. For unge single vil blokkleiligheter være mest aktuelt. For unge par i etableringsfasen kan både leiligheter og rekkehus være et alternativ til eneboligen i mer perifere områder. Handlingsplanen påpeker også at det er viktig å øke andelen av befolkningen i alderen 36-49 år. Det er den gruppen som etterspør enebolig, og der en må vurdere nærmere hvilke boligkvaliteter som kan gjøre en bolig på Hokksund vest attraktiv.

Handlingsplanen påpeker behovet for boliger til ungdom og førstegangsetablerere. Sentralt beliggende boliger i Hokksund vest vil være attraktive for denne målgruppen. Utfordringen er kostnadene. Det vil være behov for leiligheter av nøktern standard og til en overkommelig pris. I et så pass stort prosjekt som Hokksund vest bør det innpasses et antall kommunale utleieboliger.

Vi vil komme tilbake til en drøfting av kostnader og kvalitet i kap. 3.17.

Handlingsplanen påpeker også at det for aldersgruppen over 67 år vil være stort behov for sykehjemsplasser, omsorgsboliger og tjenester. Sentralt beliggende boliger vil være særlig attraktive for denne målgruppen.

### **Hvem flytter inn i nye byboliger og hva søker de?**

NIBR gjorde en spørreundersøkelse i 1997 i sju norske byer (Guttu og Martens 1997). Det er faktisk den eneste undersøkelsen som gjort av denne typen. Byene var Fredrikstad, Drammen, Kristiansand, Stavanger, Bergen, Trondheim og Tromsø. 1570 beboere i 36 boligprosjekter fikk tilsendt spørreskjema og ca 60 % svarte på henvendelsen. Vi spurte om hva beboerne syntes om strøket, om gården de bodde i og om leiligheten. Vi spurte også om barns lek og om flytteplaner.

Det bor få barn og mange eldre i nye byboliger. Bare 8 % er under 19 år, mens over 40 % av beboerne er over 50 år. Tallene på landsbasis er 25 % og 30 %.

Husholdningene er jevnt over små, i gjennomsnitt 1,7 pers/bolig. Hele 86 % har en eller to medlemmer. Det bor barn (under 19 år) i 10 % av boligene.

### **Hvor kom de fra og hvorfor flyttet de akkurat dit?**

Ca halvparten av beboerne kom fra enebolig utenfor bykjernen og en tredjedel mente at den forrige boligen var for upraktisk eller for stor. Dette bekreftes av en undersøkelse Statistisk sentralbyrå (SSB) har gjort, hvor det går fram at folk over 40 år opplever boligen som for stor. I tillegg flyttet folk fordi det hadde skjedd endringer i husholdningen (for eksempel dødsfall eller skillsmisse) og fordi de opplevde at avstanden til daglige gjøremål var for stor.

De viktigste grunnene var at det var "lettvinnt å bo her", "beliggenheten nær sentrum" og at de "liker strøket". Mellom 8 og 9 av 10 beboere mente dette. I tillegg telte "kort vei til arbeidsplass" for en del.

### **Hva er viktige egenskaper ved strøket?**

At folk legger vekt på fysiske kvaliteter ved strøket, er tydelig. 80 % av beboerne synes at "trivelige gater og plasser" er viktige egenskaper ved strøket de bor i og 3 av

4 angir at det er mye grønt i nærheten og at dette er viktig. I tillegg kommer kulturtilbudet (74 %), butikk- og tjenestetilbudet (71 %) og det å være lite avhengig av bilen til daglig (68 %).

Av ulemper ved strøket er trafikken den klart største plagen for folk. Bortimot halvparten av beboere i nye byboliger er plaget med støy, forurensning og trafikkfare for seg eller barna.

Undersøkelsen viser at beboerne bruker utearealene ofte dersom de er gode. De går tur, opplever natur, soler seg eller slapper av. Eller de er ute sammen med barna sine. Som konklusjon kan en si at beboere i nye byboliger vil ha det grønne med seg i form av parker eller nære utearealer.

Undersøkelser av Eldres boligpreferanser viser at mange ønsker mer lettstelte, sentralt beliggende boliger i nærområdet der de har bodd hittil. Undersøkelsen viser at det er behov for flere tilrettelagte boliger i privat regi i tillegg til kommunale omsorgsboliger. Interessen for små boliger på 40-55 m<sup>2</sup> er begrenset. En av tre ønsker toroms bolig, resten ønsker treroms bolig. Det viser seg også at overraskende mange eldre ønsker tilgang til service og felleslokaler. Fire av ti seniorer har planer om, har vurdert eller kunne ønske å etablere et bofellesskap med venner. Tre av ti sier de vil betale mer for å få tilgang til felles trimrom. Åtte av ti ønsker å kjøpe hjelp til tyngre husarbeid.

Selv om en tar forbehold om at undersøkelsen ikke sier noe om hvor mye en evt. vil betale for tilgang til felleslokaler/ service, konkluderer en med at det er en mismatch mellom tilbud og etterspørsel. For nærmere beskrivelser av seniorennes ønsker mht boligstørrelse, boligtype osv, se også Brevik og Schmidt (2005).

### **Konklusjon og anbefalinger om boligbehov og boligpreferanser**

Hokksund vest vil være det største området for byutvikling i Hokksund i mange år fremover og vil få avgjørende betydning for utviklingen av Hokksund. Området bør utvikles med en variert boligbebyggelse i tråd med anbefalinger fra Miljøverndepartementet, Husbanken mfl. En mest mulig variert boligbebyggelse bidrar til en variert befolkningssammensetning med større muligheter for å finne en egnet bolig dersom behovene endrer seg. Det kan bidra til et stabilt og godt bomiljø. Det bør være variasjon i både boligstørrelser, bolig- og bebyggelsestyper, og gjerne en blanding av eie- (borettslag/selveierboliger) og leieboliger. Sentralt beliggende boliger er spesielt attraktive for ungdom og eldre. For å være attraktive for barnefamilier må det legges særlig til rette for det (gode familieboliger, for eksempel rekkehus med bakkekontakt, nærhet til barnehager, gode uterom, god skjerming mht trafikk).

## **3.15 Boliger og uterom**

En studie av uterom i nye byboliger viser at det er særlige utfordringer knyttet til

- For høy tetthet
- Manglende tilknytning til byen
- Dårlig opparbeiding av uterom

Spørsmål om tetthet og tilknytningen til byen/kommunikasjoner til og fra byen er omtalt ovenfor.

Den største utfordringen mht. opparbeidingen av uterommene er at mange uterom ligger på garasjelokk. Det viser seg at mange av disse uterommene fremstår som golde med lite innslag av grønt og store områder med harde overflater. Den største utfordring er hvordan en skal få til tilstrekkelig vegetasjon på garasjelokk. For å sikre tilstrekkelig jordsmonn for å etablere tilstrekkelig vegetasjon, inklusive større trær, må en ta høyde for det tidlig i planfasen. For eksempler og anbefalinger, se bl.a. Guttu og Schmidt (2008) og Guttu: ”10 sjekkpunkter for utendørs bokvalitet i byområder” (2008). Denne studien viste også mange uterom med manglende og/eller dårlig opparbeiding. Vi vil ikke gå nærmere inn på det her.

Figur 3.18 *Grønlands torg i Oslo. Eksempel viser at det er mulig å få til frodig vegetasjon på lokk over en større matvarebutikk/garasjeanlegg.*



### 3.16 Boligkvalitet (planløsninger og brukbarhet, fleksibilitet, sol/dagslys, universell utforming)

Det vil ikke være mulig innen rammene av dette prosjektet å gi detaljerte anbefalinger mht boligkvalitet ved utbyggingen av Hokksund vest. Vi vil vise til veiledninger og anbefalinger fra bl.a. Husbanken om god boligplanlegging. En kunnskapsoversikt tyder på at denne kunnskapen enten har gått i glemmeboka eller at en ikke prioriterer den slags kvaliteter. Det gjelder især boligens planløsning og brukbarhet, og sol- og dagslysforhold i boligen (Schmidt (red.) 2009).

Vi vil anbefale å legge Husbankens tidligere minstestandard til grunn for planleggingen. De nye byggeforskriftene rommer nye og strengere krav til boliger, uterom og annen bebyggelse for å sikre universell utforming. Det vil gi bedre tilgjengelighet til både boliger og uterom.

### 3.17 Kostnader og kvalitet

Vi har ikke grunnlag for å kunne si noe konkret om kostnadene ved en utbygging av Hokksund vest. Vi vil likevel kort drøfte noen utfordringer og muligheter i spenningsfeltet mellom kostnader og kvalitet.

Den største utfordringen er selvsagt å kunne tilby boliger til en overkommelig pris for førstegangsetablerere og samtidig sikre en god kvalitet. Studier av nye byboliger har vist at det har vært et press på både størrelsen og kvaliteten på nye byboliger, se Schmidt (red. 2009). En slik utvikling kan problematiseres fordi boligenes kvalitet rekker utover hva den enkelte boligkjøper har råd til/prioriterer å kjøpe. Det er i samfunnets interesse å sikre en generelt god boligkvalitet. I forbindelse med byfornyelsen på 1980- tallet ble det investert store beløp fra det offentliges side for å slå sammen små boliger og rydde gårdsrom i bygårder fra slutten av 1800-tallet.

Økt industrialisering av boligbygging har vært et viktig tiltak for å få ned kostnadene og samtidig sikre kvaliteten. En ny studie av 15 nye boligprosjekter viste imidlertid at det ikke nødvendigvis er noen sammenheng mellom kostnader og kvalitet. Studien viste at det er mulig å bygge boliger med god kvalitet til en svært rimelig pris. Årsaken til den høye kvaliteten og den lave prisen i prosjektet Søra Bråde og Jåtten Øst i Stavanger er:

- En liten og effektiv byggherreorganisasjon
- Dyktige og erfarne prosjekt- og byggeledere
- En produkttype (rekkehus)
- Arkitekter som kan skape god arkitektur, men også kan tenke rasjonelle byggemetoder
- Et godt innarbeidet og effektivt system for gjennomføring av prosjektene, og som ikke fravikes
- Boligkjøperne kan kun påvirke innvendige arbeider de selv er pålagt å utføre
- Alltid byggherrestyrte delte entrepriser

De to prosjektene er rekkehusområder, der boligene overtas av kjøperne til selvkost. (Arge et al. 2008:10)

### 3.18 Byggeskikk og arkitektur<sup>3</sup>

Stedsanalysen (Guttu et al. 1992) påpeker som nevnt at sentrum er preget av småhusbebyggelse med en blanding av trehus og murhus, og at det representerer en kvalitet i seg selv. Bebyggelsen består ofte av en mursokkel i første etasje og panelt fasade i andre etasje. Dette er typisk for mellomkrigsbebyggelsen. Eldre bygninger er stort sett i tre. Noen sentrale bygninger med byggherrer med høyere ambisjoner er i mur, som stasjonsbygningen, meieribygningen og Gamlebanken. Noen nyere bygninger er i rød tegl. I stedsanalysen advares mot rød tegl som dominerende i Stasjonsgata fordi tegl gir bygninger en tung karakter. Det anbefales heller pussfasader eller en kombinasjon av puss og tegl som vil gi bygningene en lettere karakter og mer i slekt med panelarkitekturen.

I utformingen av Hokksund vest bør en søke å videreføre trekk fra lokal byggeskikk, men uten å kopiere byggeskikken. Vi kan selvsagt ikke gå i detalj med hensyn til byggeskikk og arkitektonisk utforming av et så viktig og sentralt område i Hokksund. Vi vil likevel trekke opp noen ulike retninger som ser ut til å tegne seg i diskusjonen om bybyggingen slik vi har sett det i de seinere år. Det ser ut som vi på den ene siden finner en rekke eksempler på ny bybebyggelse der en søker å gi bebyggelsen et nytt arkitektonisk uttrykk, gjerne i form av høye signalbygg med en særpreget utforming, slik vi for eksempel har sett i Bjørvika i Oslo. Slike bygninger er gjerne frittliggende enkeltbygg, og kan ofte ha karakter av individuelle arkitektoniske markeringer, med en viss forkjærlighet for høyhus. Arkitekt og tidligere direktør for Norsk Form Peter Butenschøn har i forbindelse med Bjørvikadebatten vært kritisk til en slik ”oppovermodernitet”. På den andre siden finnes det grupperinger som argumenterer for den tradisjonelle kvartalsbebyggelsen, gjerne med en arkitektonisk utforming i tråd med den klassisk inspirerte arkitekturen, se for eksempel ”Byens fornyelse”.

Vi tror at det finnes argumenter for mange slags overordnede arkitektoniske grep. En analyse av hva som fremmer kvalitet i ny boligbebyggelse konkluderte med at normer og krav kan sikre en minimumsstandard, men at utbyggere med ambisjoner om god kvalitet også er viktig. Erfaringsmessig kan det imidlertid være vanskelig å få til en balanse mellom tradisjon og fornyelse av arkitektur og byggeskikk, se for eksempel Schmidt (1999). En trenger ikke nødvendigvis å sette ulike prinsipper opp mot hverandre. Det er mulig for eksempel å utvikle en tradisjonell kvartalsbebyggelse, men allikevel gi bebyggelsen en ny arkitektonisk utforming. Det er et spørsmål om utforming av bebyggelsen, materialbruk og detaljering osv. For å trekke frem et eksempel vil vi vise til Casinetto borettslag i Oslo, som for det første har en relativt

---

<sup>3</sup> Begrepene byggeskikk og arkitektur brukes av og til om hverandre. I stedsanalysen for Hokksund brukes begrepet byggeskikk i analysen av bebyggelsen. Begrepet er en empirisk beskrivelse av måten det er vanlig å bygge på, men brukes også normativt. Begrepet byggeskikk har en noe mer folkelig klang og det kan synes som en velger å bruke dette begrepet i dialog mellom fagfolk og folkevalgte, se også etableringen av Statens byggeskikkutvalg. Begrepet arkitektur er avledet av ordet for arkitekt., og har blitt definert på ulike måter. Begrepet byggekunst viser at det rommer en kunstnerisk komponent (Gunnarsjaa 1999).

urban karakter med høy tomteutnyttelse til tross for at det er en ren boligbebyggelse. I tillegg er bebyggelsen gitt en modernistisk utforming med blokker som følger terrenget. Blokkene har pulttak og fasadekledning i stålplater. Likevel glir bebyggelsen fint inn sammen med eldre trehusbebyggelse, se figur. Et annet eksempel er kvartalsbebyggelsen Skarpnäck som omtalt tidligere, se figur.

Figur 3.19 *Ny arkitektur møter eldre trehusbebyggelse. Casinetto borettslag, Oslo. Arkitekt: Telje-Torp og Aasen, arkitektkontor*



Figur 3.20 *Kvartalsstruktur med blandet bolig og servicetilbud og moderne arkitektur.*  
*Egebjerggård, Danmark*



## 4 Faktagrunnlag/situasjonsbeskrivelse - detaljhandelen

### 4.1 Detaljhandelens dekningsgrad.

Ved hjelp av offentlig statistikk kan en si noe om en kommunes attraktivitet som handels- og tjenestested, selv om en ikke har statistikk for byene/tettstedene i kommunen å holde seg til. En kan også si noe om utviklingen på regionalt nivå, som kommunen og hovedsenteret i kommunen er en del av som handels- og tjenestested.

I NIBRs database for nærings- og stedsutvikling har vi ved hjelp av modellberegninger kommet fram til årlige anslag på detaljhandelens dekningsgrad/handelslekkasjen i kommunene. En sammenstilling av beregninger for flere år gir et bilde av den enkelte kommunes posisjon i fylket, og utviklingen over tid.

Dekningsgradstallene framkommer ved at vi vurderer den faktiske omsetningen i kommunen i et bestemt år (A) mot den mulige omsetningen basert på forbruk til detaljhandelskjøp fra innbyggerne, næringsliv og storhusholdninger i kommunen (B) samme år. Er A-B positiv, er det en positiv dekningsgrad, er A-B negativ, er det en negativ dekningsgrad, dvs. handelslekkasje.

Formelen for beregning av dekningsgrad (D) er:

$$D = \frac{\text{Faktisk detaljhandelsomsetning inkl.mva}}{\text{Omsetningspotensialet fra forbrukere, næringsliv og storhusholdninger}} \cdot 100$$

Er detaljhandelsomsetningen i kommunen 100 mill. kr inkl. mva for et bestemt år, og omsetningspotensialet også 100 mill. kr., blir dekningsgraden 100. En dekningsgrad på 100 vil med andre ord si at omsetningen tilsvarer potensialet i kommunen. En dekningsgrad på 80 tilsier at det er 20 % lavere omsetning enn det potensialet tilsier (og derved handelslekkasje). En dekningsgrad på 120 tilsier at det er en overdekning i detaljhandelsomsetningen på 20 %.

De dekningsgradsberegningene vi vanligvis benytter i analyser er tall for detaljhandelen ekskl. den kapitalkrevende bransjen motorkjøretøyer/drivstoff. Det kan selsagt være store variasjoner fra bransje til bransje, og dekningsgradtallet er beheftet med usikkerheter, som f.eks. turismens omsetningsmessige betydning og omsetningsandelen fra bedrifter og storhusholdninger i kommunen.

Det må også tillegges at det ikke er noe mål å ha en dekningsgrad på 100 i hver kommune. De mindre kommunene må nødvendigvis ha en viss handelslekkasje, noe

som er en forutsetning for at det skal utvikles gode regionale sentra med et bredt tilbud til et omland som omfatter flere kommuner.

Tabellene som følger viser dekningsgradsutviklingen for kommunene i perioden 1997-2007, beregnet av NIBR på bakgrunn av en spesialkjøring fra SSB.

Figur 4.1 *Hokksund sentrum*



Figur 4.2 *Kommunene i Drammensregionen*

Tabellene som følger viser dekningsgradsutviklingen for et utvalg kommuner i Midt fylket, Kongsberg- og Drammensregionen for årene 1997, 2004 og 2007.

Tabell 4.1 *Detaljhandelens dekningsgrad*

<b>Kommune</b>	<b>1997</b>	<b>2004</b>	<b>2007</b>
Øvre Eiker	85	73	83
Nedre Eiker	101	98	116
Drammen	165	127	144
Lier	156	148	179
Kongsberg	136	129	144
Flesberg	48	49	58
Sigdal	53	60	68
Modum	92	84	91

NACE-standard

Utviklingen over tid for detaljhandelen totalt viser at Øvre Eiker har handelslekkasje i perioden, men har styrket sin posisjon noe fra 2004 til 2007. Dramme., Lier og Kongsberg har et betydelig regionalt handelsomland, og Nedre Eiker har også styrket sin posisjon i perioden 2004 til 2007. I likhet med Øvre Eiker har også Modum handelslekkasje.

Vanligvis er dekningsgradstallene noe lavere i mange kommuner når bilbransjen holdes utenfor, fordi den kapitalkrevende bilbransjen har et stort omlandspotensial. I enkelte kommuner med lav omsetning i andre bransjer enn bilbransjen gir derfor dekningsgradstallene for detaljhandelen totalt ofte et flatterende bilde.

Når bilbransjen holdes utenfor viser tallene at Øvre Eiker også nå har en betydelig handelslekkasje, og at situasjonen fra 2004 til 2007 har endret seg lite. Drammen, Lier og Kongsberg er ikke like dominerende når bilbransjen holdes utenfor, mens Nedre Eiker fremstår betydelig sterkere når ikke bilbransjen er med.

Tabell 4.2 *Detaljhandelens dekningsgrad (eks. motorkjøretøyer og drivstoff)*

<b>Kommune</b>	<b>1997</b>	<b>2004</b>	<b>2007</b>
Øvre Eiker	76	80	79
Nedre Eiker	111	129	127
Drammen	139	136	131
Lier	108	112	127
Kongsberg	106	116	111
Flesberg	43	55	53
Sigdal	49	67	61
Modum	91	100	96

NACE-standard

Splitter vi opp detaljhandelen ytterligere på enkeltbransjer, får vi straks større usikkerhet i beregningene. Det skyldes forretningenes bransjeblanding, og at mange forretninger omsetningsmessig kun er registrert på en bransje i statistikken. Dvs. at en forretning som omsetter spesialvarer, og som samtidig defineres som en dagligvareforretning fordi dagligvarer er hovedbransjen, får spesialvare-omsetningen registrert som dagligvareomsetning i varehandelsstatistikken.

Skal en regne ut dekningsgradstall for detaljhandelen splittet opp på underbransjer bør en innhente mer eksakte omsetningsdata fra forretningene. Dvs. at en innhenter lokale data som gir en best mulig omsetningsmessig deling mellom de enkelte hovedvaregruppene innen detaljhandelen, som grunnlag for å beregne markedsdekningen innen et geografisk område.

En mer detaljert oversikt over enkeltbransjers utvikling og muligheter i etableringssammenheng får en ved å supplere informasjonen i avsnitt 2.1 med tall for omsetningsutviklingen i 2.2 og 2.3, og tall fra omsetningsoversiktene i Vedlegg.

Konklusjonen ut fra dekningsgradsberegningene er at Øvre Eiker og Hokksund har en betydelig handelslekkasje over tid, noe som har sammenheng med konkurranse-situasjonen i forhold til Nedre Eiker, Drammen og Kongsberg.

## 4.2 Omsetningsutviklingen i detaljhandel

Tabellene under gir en oversikt over utviklingen i detaljhandelsomsetningen i kommunene i et utvalg kommuner i nærområdet til Hokksund.

Tabell 4.3 *Detaljhandelsomsetningen i mill. kr. eks. mva. (eks. motorkjøretøyer og drivstoff)*

Kommune/ region/fylke	1997	2004	2007	Endring i % 2004-2007
Øvre Eiker	455	627	759	21,1
Nedre Eiker	943	1467	1757	19,8
Drammen	3189	4112	4932	19,9
Lier	922	1251	1793	43,3
Kongsberg	954	1408	1643	16,7
Flesberg	42	68	78	14,7
Sigdal	68	119	127	6,7
Modum	454	646	741	14,7

NACE

Tabell 4.4 *Detaljhandelsomsetningen i mill. kr eks. mva. -terminstatistikk*

Kommune	2008		2009	
	Detaljhandel	Motorvogn- tjenester	Detaljhandel	Motorvogn- tjenester
Øvre Eiker	926	594	956	589
Nedre Eiker	1956	250	1946	259
Drammen	7409	5633	5697	6839
Lier	2287	3471	2312	3623
Kongsberg	2076	1188	2066	1053
Flesberg	114	11	114	-
Sigdal	189	19	186	18
Modum	888	181	901	168

SN 2007

Omsetningstallene er ikke justert for prisstigningen i perioden, og tallene er rundet av til hele mill.kr, og er eks. mva. Tallene for perioden 1997 til 2007 omfatter detaljhandelen eks. bransjen motorkjøretøyer og drivstoff. (gruppe 50 i varehandelsstatistikken (NACE-standard)).

Tallene for 2008 og 2009 er etter en ny standard for næringsgruppering (SN 2007), der hovedendringen er at drivstoff til motorkjøretøyer er flyttet fra gruppen ”motorkjøretøyer og drivstoff” til summen av all annen detaljhandel, dvs. ”detaljhandel eks. bransjen motorkjøretøyer(motorvogntjenester)”. For 2008 og 2009 er det SSBs terminstatistikk som benyttes.

Tabellen for detaljhandelen eks. motorkjøretøyer/drivstoff viser at det i perioden 1997-2007 har vært en god vekst i omsetningen for Øvre Eiker. Fra 2004 til 2007 var veksten på 21,1 %. Av de nevnte kommunene er det bare Lier som har hatt en høyere prosentvis vekst. Veksten har fortsatt i 2008, og stagnerer i 2009. Tallene for 2008 og 2009 er som nevnt ikke direkte sammenlignbare med tallene for 1997 til 2007. Både Nedre Eiker og Drammen hadde nedgang i omsetningen fra 2008 til 2009. For Drammen var nedgangen betydelig.

Det er viktig å være oppmerksom på at tallene i dette avsnittet gjelder den samlede omsetningen i detaljhandelen uten bransjen motorvogntjenester, og at bilde kan være et annet når en splitter opp detaljhandelen på flere hovedbransjer. Varehandelsstatistikken til SSB gir i noen grad muligheter for en bransjevis vurdering av situasjonen i Øvre Eiker. Det gir et bedre grunnlag for å vurdere vekst og muligheter i detaljhandelen.

### 4.3 Bransjevis omsetningsfordeling

Tabellen viser detaljhandelsutviklingen for Øvre Eiker kommune for 2008 og 2009, fordelt på hovedvaregrupper. Tallene er hentet fra SSB's terminstatistikk. Omsetningstallene er ikke justert for prisstigningen i perioden, og tallene er rundet av til hele mill.kr, og er eks. mva.

Tabell 4.5 *Detaljhandelsomsetningen (i mill. kr. eks. mva) fordelt på bransjegrupper – Øvre Eiker kommune*

<b>Bransje</b>	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>Endring i % 2008-2009</b>
Motorvogntjenester	594	589	
Butikkhandel med bredt vareutvalg	351	375	6,8
Detaljhandel med drivstoff til motorvogner	157	155	-1,3
Butikkhandel med IKT-utstyr i spesialforretninger	-	-	
Butikkhandel med andre husholdningsvarer i spesialforretninger*	266	247	-7,1
Butikkhandel med bøker, musikkartikler og andre fritidsartikler i spesialforretninger	21	21	0
Annen butikkhandel i spesialforretninger**	107	113	-5,6
Torghandel	-	-	
Detaljhandel utenom utsalgssted	-	-	

\*For samlegruppen ”butikkhandel med andre husholdningsvarer i spesialforretninger” gir varehandelsstatistikken muligheter til å splitte opp omsetningen på mange bransjer: tekstiler - jernvarer, fargevarer, glass – byggevarer – møbler/ belysning - kjøkkenutstyr/steintøy - innredningsartikler.

\*\* Også for samlegruppen ”Annen butikkhandel i spesialforretninger” kan en få opplysninger om enkeltbransjer: klær – skotøy og lærvarer – apotekervarer – kosmetikk og toilettartikler – blomster – ur, gull sølvvarer - m.m.. Begrensningene i informasjon ligger i de konfidensialitetshensyn som SSB tar, dvs. at det må være flere enn 3 bedrifter i en bransjekategori før omsetningstallene kan oppgis. Mht. definisjoner av de enkelte varegruppene henvises til Norges offisielle statistikk:

Standard for næringsgruppering (SSB). Som nevnt er det gjort endringer i inndelingen for varehandelen, med virkning fra 2008.

Antallet forretninger i Øvre Eiker er ikke så mange at det er publisert omsetningstall for alle spesifiserte bransjer (underbransjer til hovedgruppene som er tatt med her). Tabeller for terminvisomsetningsstatistikk er tatt med i sin helhet i Vedlegg, og her får en tall for flere av undergruppene. Statistikken i Vedlegg gir derfor muligheter til å koble oversiktsinformasjon om handelsutviklingen i Øvre Eiker med enda flere tall for enkeltbransjer - til hjelp i arbeidet med å utvikle det lokale handelstilbudet. Hvor stor overdekningen/handelslekkasjen er i enkeltbransjer vil kreve bransjespesifikke omsetningstall ut over det varehandelsstatistikken fra Statistisk sentralbyrå vanligvis kan gi.

Tabellen viser at det er stagnasjon og til dels tilbakegang for de fleste av hovedvaregruppene. ”Butikkhandel med bredt vareutvalg” er unntaket med en økning på 6,8 % fra 2008 til 2009. En stagnasjon i handelen denne perioden skyldes i stor grad finanskrisen, som slår inn i høsten 2008. Det er også tydelig at flere spesialforretninger har hatt stagnasjon/tilbakegang.

#### 4.4 Detaljhandelsomsetningen pr innbygger.

Det refereres ofte til detaljhandelsomsetning pr innbygger som et mål på hvor sterk detaljhandelen er i et område. Tabellen viser omsetningen pr innbygger i 2002, 2006, 2007 og 2009 for detaljhandelen ekskl. motorkjøretøyer og drivstoff og ekskl. mva., og prosentvis endring i perioden 2002-2009.

Tabell 4.6 Oms. pr innbygger i detalj handelen (kr) eks. motorkjøretøy/ drivstoff og eks. mva.

Kommune/ region/fylke	2002	2006	2007	2009	Endring i % 2002-2009
Øvre Eiker	37656	45233	48275	49002	30,1
Nedre Eiker	57412	79619	81296	81059	41,2
Drammen	66329	77890	83771	84122	26,8
Lier	48971	79619	80430	84026	71,2
Kongsberg	58276	66034	72224	74108	27,2
Flesberg	22270	27886	30092	33442	50,2
Sigdal	28243	33020	36155	35505	25,7
Modum	47492	56379	58925	60124	26,6

Kilde:SSB

Det går tydelig fram at tallene for Øvre Eiker ligger godt under tallene for de kommunene de konkurrerer med, Nedre Eiker, Drammen, Kongsberg. Ser vi på omsetningstallene i 7-årsperioden er det særlig Lier og Nedre Eiker som har hatt vekst. Sammenholdt med dekningsgradsberegningene og tallene for omsetningen innen detaljhandelen er dette en bekreftelse på at store handelsmagneter som Buskerud Handelpark og Liertoppen kjøpesenter har styrket sin posisjon i de senere årene. Landsgjennomsnittet siste året før finanskrisen påvirker årstallene (2007) var på kr.68251, dvs. godt over tallet for Øvre Eiker.

## 4.5 Kjøpesenterutviklingen i Drammens- og Kongsbergregionen

Det har vært stor vekst i antall kjøpesentre i mindre byer og tettsteder i Norge de senere årene i følge Senterboken 2010. I 2008 var kjøpesentrenes markedsandel av omsetningen innen detaljhandelen på 31,6 %, og kjøpesentrene hadde en samlet omsetningsvekst på 3,6 % i 2008.

Antallet kjøpesentre i Norge i 2008 var 397. Det gjennomsnittlige kjøpesenteret hadde i 2008 en nettomsetning totalt på 297 mill kr. Salgsarealet var på 10179 kvm., antall butikker 28, og gjennomsnittsarealet pr. leietager var 325 kvm. Gjennomsnittsomsetningen pr. leietaker var på 9,5 mill kr., kjøpesenteromsetningen pr innbygger kr 24598, og omsetningen pr. kvm. salgsareal kr 29212.

Kjøpesenterstatistikk for de enkelte fylkene kan også hentes fra de årlige utgivelsene av Senterboken. Her finnes i tillegg tall for utviklingen i de enkelte regionene i fylket. Tallene som gis for Buskerud fylke har en annen regioninndeling enn den som ofte brukes i fylkenes planer (økonomiske regioner). De to regionene det er interessant å presentere data for i forhold til Øvre Eiker/Hokksund er Drammensregionen og Kongsbergregionen. Drammensregionen består av kommunene Drammen, Hurum, Røyken, Lier, Nedre Eiker, Øvre Eiker, Modum og Sigdal. Kongsbergregionen omfatter kommunene Kongsberg, Flesberg, Rollag, Nore og Uvdal. Tabellen under gir tall for omsetning eks. mva. for kjøpesentrene (innsamlet fra hvert kjøpesenter), senteromsetning pr. innbygger, og senteromsetning pr. kvm. salgsareal.

Tabell 4.7 *Noen nøkkeltall for kjøpesentrene i Drammensregionen og Kongsbergregionen 2005-2008*

### DRAMMENSREGIONEN

År	Antall sentre	Omsetning ekskl. mva. i mill kr.	Senteromsetning pr innbygger	Senteromsetning pr. kvm. salgsareal
2005	14	3967	24840	26858
2006	14	4138	25597	28012
2007	13	4323	26273	29384
2008	13	4372	26162	29738

### KONGSBERGREGIONEN

År	Antall sentre	Omsetning ekskl. mva. i mill kr.	Senteromsetning pr innbygger	Senteromsetning pr. kvm. salgsareal
2005	1	317	10618	33368
2006	1	355	11796	37368
2007	1	362	11880	28377
2008	1	468	15171	22286

Senteret i Kongsbergregionen (2008): Stortorget Kongsberg Kjøpesenter

Sentrene som hører til Drammensregionen (2008): CC Varehus, Magasinet Drammen, Torget Vest, Konnerudsenteret, Maxi Storsenter, Gulskogen senter, Buskerud Handelpark, Eiker Kjøpesenter, Åmotsenteret, Vikersund Nørsenter, Liertoppen Kjøpesenter, Rortunet Senter, Røyken Sentrum.

Kjøpesenter er definert som ett bygg eller en samling bygg som er planlagt, utviklet, eid og drevet som en enhet. Salgsarealet skal være større enn 2499 kvm., og senteret skal inneholde minst fem ulike detaljhandelsenheter.

Antall sentre i perioden 2005-2008 for Drammensregionen er redusert fra 14 til 13. Det skyldes en sammenslåing av Buskerud Storsenter og Krokstad Senter til Buskerud Handelpark. Vi ser at omsetningen har vært økende både i Drammensregionen og Kongsbergregionen. I Drammensregionen svært beskjedent fra 2007 til 2008. At senteromsetningen pr kvm. salgsareal har gått ned i Kongsberg skyldes en større utvidelse av Stortorvet Kongsberg Kjøpesenter.

I 2008 var forøvrig kjøpesenteromsetningen pr. innbygger på landsbasis ekskl. mva. kr 24598, og senteromsetningen pr. kvm. salgsareal i kjøpesentrene kr. 29212. Mao. noe lavere tall enn det vi finner i Drammensregionen.

#### 4.6 Utviklingen av detaljhandelsomsetningen i Norge.

I ”Detaljhandelsprognoser 2008 og 2009, HSH november 2008” ga Handelens- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH) en oversikt over forventet utvikling i norsk detaljhandel. Ifølge HSH/SSB var Norge etter mange gode detaljhandelsår på vei inn i en periode der det var vanskelig å forutsi utviklingen. Mye var forventet å avhenge av Regjeringens håndtering av virkemidler som renter, skattelettelse, redusert arbeidsgiveravgift og bruk av oljepenger. Nå, i 2010, er bildet noe endret. HSH forventer at året vil gi en omsetningsvekst for detaljhandelen, kanskje opp mot 5 %. Tabellen viser hvordan HSH forventer at omsetningsutviklingen vil bli for en del sentrale varegrupper innen detaljhandelen. HSH’s prognoser for 2010 bygger på egne tall og Statistisk sentralbyrås statistikk.

Tabell 4.8 *Statistikk og prognose for omsetningsutviklingen i norsk detaljhandel - prosentvis endring 2008 og 2009 og prognoser 2010*

SSB-kode Bransje	Omsetnings- utvikling 2008	Omsetnings- utvikling 2009	Prognose Omsetningsut- vikling 2010
Detaljhandelen i alt	3,8	3,3	5,0
Dagligvarer	7,6	5,6	5,0
Sport	6,0	10,8	7,0
Klær	0,7	4,0	4,0
Sko	1,8	1,0	0,0
Møbler	-0,6	-1,3	6,0
Elektr.hush.apparater, radio/TV	-3,1	-1,3	5,0
Byggevarer	1,4	-3,9	4,0

Kilde: Detaljhandelsprognoser HSH, juni 2010.

Mange faktorer vil som nevnt bestemme utviklingen i detaljhandelsomsetningen. Det en generelt kan si er at prognoser må tas for det de er, en antydning om utviklingen basert på en del forutsetninger som det hefter til dels betydelig usikkerhet ved.

Handels- og Servicenæringens Hovedorganisasjon (HSH) kommenterer tallene og utviklingen på følgende måte:

**Dagligvarebransjen** har hatt klart seg bra i 2008 og 2009, en periode der flere andre bransjer sliter. Det har vært vekst i dagligvarebransjen over mange år, og for 2010 forventes samme vekst som for detaljhandelen totalt.

**Sportsbransjen** har hatt god start på 2010, og tatt markedsandeler fra bransjer som klær og sko. Nyetableringer trekker opp omsetningen, i tillegg til sterkt fokus på helse og miljø.

**Klesbransjen** hadde et svært godt år i 2007, med en volumvekst på hele 15 prosent. Bransjen har hatt et sterkt prisfall i de senere årene, men prognosene for 2010 indikerer sammen vekst som i 2009.

**Skobransjen** har også hatt fall i priser, og har hatt en dårlig start på 2010. Bransjen taper markedsandeler, og prognosene for 2010 indikerer nullvekst.

**Møbelbransjen** ble rammet av finanskrisen/nedgangskonjunktur, men er i ferd med å snu nedgangskonjunktoren. Sterkere krone gir billigere innkjøp, og et bedre boligmarked trekker opp.

**Elektronikkbransjen** hadde god vekst i 2007, men nedgang i de to påfølgende årene. Bransjen preges av hard konkurranse, både mellom kjedene og mot salget over internett. Høsten 2009 startet veksten igjen, etter en svak periode. Utsiktene for 2010 indikerer en vekst som for detaljhandelen totalt.

**Byggevarehandelen** merket de svake konjunktorene innen byggebransjen etter flere år med god vekst. Byggeaktiviteten tiltar nå, både for forbrukermarkedet og proffmarkedet, og utsiktene i 2010 er bra for byggebransjen, med en forventet vekst på 4 % har falt betydelig, og prisveksten er avtagende. Innstramming i kjøpekraften trekker ned verdiveksten slik at den flater helt ut i 2009.

## 4.7 Konklusjon

Utviklingen av Hokksund som senter for innbyggere og omland har både positive sider og enkelte klare utfordringer. Utviklingen i detaljhandelsomsetningen fram til høsten 2008, da finanskrisen også rammet detaljhandelen i Norge, var positiv. Den stagnasjon vi kan se i Øvre Eiker for 2008 og 2009 er den sammen som rammer detaljhandelen i de fleste kommunene i landet. Utviklingen og anslag for 2010 er generelt positiv for detaljhandelen, trolig også for Øvre Eiker kommune.

Dekningsgradsberegninger for detaljhandelen viser at det er en betydelig handelslekkasje fra Hokksund og Øvre Eiker. Omsetningen pr. innbygger bekrefter også dette. Skal Hokksund fremstå som et senter med større tiltrekningskraft fra et omland ut over egne kommunegrenser må sentrumsområdet ble attraktivt for enda flere av kommunens innbyggere. Gjennomfartstrafikken og konkurransen fra

kommunene Nedre Eiker, Drammen og Kongsberg er også sentrale tema i den sammenheng.

Utviklingsmulighetene for Hokksund er også avhengig av kjøpekraftsutviklingen, og i kapittel 5 skal vi se nærmere på faktorer som har betydning for denne utviklingen.

## 5 Kjøpekraftsutviklingen – en indikatoranalyse.

### 5.1 Sentrale faktorer i vurdering av kjøpekraft

Forhold som har betydning for vurderingen av den lokale kjøpekraftsutviklingen i Øvre Eiker er bl.a befolkningsutviklingen, sysselsettingssituasjonen og inntektsnivået. Et annet forhold er turismens betydning. Generelle trekk i forbruks- og omsetningsutviklingen er naturligvis også viktig.

I tillegg til de vurderingene vi gir her, finnes tallmateriale for alle kommunene i fylket i rapporten “Detaljhandels- og senteranalyse for Buskerud” (NIBR, 2000). I den rapporten belyses kjøpekraftrelaterte indikatorer ved hjelp av tidsserietall for alle Buskerudkommunene. Tallene i den rapporten har mest interesse hvis en ønsker å se utviklingen over lenger tid, dvs. i forhold til hva som skjedde på 1990-tallet

### 5.2 Befolkningsutviklingen i Øvre Eiker og andre kommuner i regionen

Tabellen under viser faktisk og forventet befolkningsutvikling for Øvre Eiker og de andre kommunene i regionen for årene 1998, 2010, 2015 og 2020. Prognosetallene er hentet fra SSBs framskrivning av innbyggertall, alternativ MMMM (middels nasjonal vekst).

Tabell 5.1 *Folkemengde registrert 1998 og 2010, framskrevet 2015 og 2020*

Kommune	1998	2010	2015	2020	Prosentvis endring 2010-2020
Øvre Eiker	14978	16616	17537	18437	11,0
Nedre Eiker	20209	22687	23924	25154	10,9
Drammen	54361	62566	68163	73780	17,9
Lier	21197	23267	24825	26308	13,1
Kongsberg	22104	24714	26102	27313	10,5
Flesberg	2500	2578	2611	2661	3,2
Sigdal	3611	3514	3471	3466	-1,4
Modum	12335	12911	13251	13626	5,5

Folkemengde pr. 1.januar, framskrivning 2010-2020, alternativ MMMM (SSB)

Den forventede befolkningsveksten for Øvre Eiker vil styrke det lokale kjøpekraftsgrunnlaget, og er en klart positiv faktor i forhold til å kunne styrke Hokksund som senter for handels- og tjenestetilbud. Den forventede prosentvise veksten i Øvre Eiker er den samme som for Nedre Eiker.

Neste tabell viser innbyggertallsutviklingen i tettstedene i de samme kommunene. Ikke alle tettsteder er med, kun de største.

Tabell 5.2 *Tettstedsutviklingen i Øvre Eiker og andre kommuner i regionen*

Tettsted	Innbyggertall 1999	Innbyggertall 2003	Innbyggertall 2005	Innbyggertall 2009
Drammen	49958	54421	55071	59125
Hokksund	6170	6857	6966	7319
Vestfossen	2326	2678	2670	2939
Nedre Eiker	19342	20479	20871	21821
Lierbyen	2914	4084	4126	4435
Tranby	5727	5633	5552	5577
Åmot/Geithus	4891	5647	5694	5859
Vikersund	2051	2501	2448	2748
Kongsberg	16475	17401	17667	18809

Folkemengde pr. 1 januar

Tabellen viser vekst i alle de store tettstedene i kommunene, noe som naturligvis er positivt for utviklingen av senterfunksjoner. Innbyggertallet i Hokksund økte med 462 innbyggere fra 2003 til 2009 (6,7 %). Veksten i både innbyggertallet for kommunen og i Hokksund tettsted er derfor et godt utgangspunkt for å diskutere utviklingsmulighetene for tettstedet.

### 5.3 Sysselsetting og arbeidsledighet

En god sysselsettingsutvikling er bra for utviklingen av lokal kjøpekraft. Vi har valgt å gi en bred presentasjon av sysselsettingsdata i kapittel 6. I Vedlegg har vi med bedrifts- og sysselsettingsdata innen bransjer som er viktige i utvikling og styrking av senterfunksjoner. Det gir muligheter for å vurdere Hokksunds og Øvre Eikers situasjon sammenholdt med data fra andre kommuner i regionen. Med tanke på strategiske satsingsområder gir tallmaterialet et godt grunnlag for å avdekke sterke og svake sider i sysselsettingen og det bedriftstilbudet som er viktig for senterutviklingen.

Tallene for arbeidsledige i % av befolkningen 20-66 år har i de senere år ligget lavt for de fleste kommunene i Norge. Høy arbeidsledighet er ingen gunstig situasjon for en kommune som ønsker vekst i handelsnæringen. Slik sett er dette en minussfaktor som kan svekke det lokale kjøpekraftsgrunnlaget. Arbeidsmarkedssituasjonen generelt i Norge var i tilknytning til finanskrisen preget av mer usikkerhet enn på mange år, noe som vanskeliggjør utsagn om kjøpekraftsutviklingen. Norge ser nå ut til å ha klart seg bra gjennom denne krisen, og har langt lavere arbeidsledighet enn land det er naturlig å sammenlikne seg med.

Pr. september 2010 har Norge nærmere 90000 arbeidsledige, og tallet har vært stigende de siste årene. Det var forventet i 2008 at tallet ville nærme seg 100000 i løpet av 2009, ifølge Norge Bank. Det skjedde ikke. Nå forventes det at arbeidsledigheten vil nå 100000 i 2012. Deretter antas den å gå ned mot 90000 igjen. Både detaljhandelen og industrien er utsatte bransjer.

Positivt for Hokksund er den sentrale beliggenheten i forhold til et stort arbeidsmarked. Det gir arbeidsmuligheter innen et stort område uten at reisetiden blir for krevende. Vi vurderer derfor ikke sysselsettingssituasjonen og arbeidsledigheten som en faktor som vil svekke kjøpekraften i Øvre Eiker i de nærmeste årene.

## 5.4 Inntektsutviklingen

Inntekt pr skatteytter bosatt i kommunen gir en indikasjon på kjøpekraftsnivået når vi sammenholder tallene for Øvre Eiker og de andre kommunene i fylket. Oversikten viser tall for alle Buskerud-kommunene i 2000, 2004 og 2008.

Tabellen viser at medianverdien for bruttoinntekt pr skatteytter i Øvre Eiker ligger midt i tallrekkene både i 2000, 2004 og 2008. Både i 2000 og 2008 hadde 10 kommuner høyere medianverdi og 10 kommuner lavere medianverdi. I 2004 var det 11 kommuner med høyere medianverdi og 9 med lavere. Selv om det ikke nødvendigvis er en direkte sammenheng mellom kjøpekraftsgrunnlaget og inntektsnivået, gir tallene en indikasjon på et noe svakt kjøpekraftsnivå for de kommunene der innbyggerne har den laveste inntekten. Inntektsnivået blant Øvre Eikers innbyggere er mao. på det jevne i forhold til de andre kommunene i fylket.

Tabell 5.3 *Bruttoinntekt (median) (kr) for bosatte personer 17 år og over for kommunene i buskerud*

<b>Kommune</b>	<b>2000 Bruttoinntekt (median)</b>	<b>2004 Bruttoinntekt (median)</b>	<b>2008 Bruttoinntekt (median)</b>
0602 Drammen	206000	237400	296900
0604 Kongsberg	218700	253800	322700
0605 Ringerike	198100	230400	285400
0612 Hole	221300	255800	315500
0615 Flå	181800	214100	275100
0616 Nes (Busk.)	184400	220300	278000
0617 Gol	197800	235700	291400
0618 Hemsedal	197900	240100	301900
0619 Ål	182000	218000	280900
0620 Hol	195600	234300	295400
0621 Sigdal	184800	216700	283900
0622 Krødsherad	189700	220900	276900
0623 Modum	189000	219800	282500
<b>0624 Øvre Eiker</b>	<b>194800</b>	<b>227300</b>	<b>289100</b>
0625 Nedre Eiker	203400	236900	295200
0626 Lier	226200	259100	322200
0627 Røyken	231000	265700	330800
0628 Hurum	205200	240800	301800
0631 Flesberg	191900	218500	289000
0632 Rollag	185400	208900	285600
0633 Nore og Uvdal	170000	200600	264800

## 5.5 Forbruksutviklingen

Den generelle forbruksutviklingen innvirker på den kjøpekraft som retter seg mot detaljhandel og andre tjenesteytende tilbud. De siste års utvikling har vist at endringer kan skje fort. Sterk forbruksvekst gjennom flere år ble i siste halvår av 2008 avløst av forventninger om svakere vekst i forbruket innen de fleste av bransjene i detaljhandelen. HSH's prognoser for 2009 var da ikke oppløftende lesning. Etter flere gode forbruks- og handelsår ble det forventet en stagnasjon/tilbakegang i mange bransjer, noe som ville bety en konsolideringsstrategi for mange innen detaljhandelen. En lav boligrente ville kompensere noe for en nedgang i detaljhandelsforbruket, mens en stigende arbeidsledighet ville virke negativt på forbruket.

Selv om 2009 ble et vanskelig år for mange bransjer snudde situasjonen raskere enn det en forventet, og i dag er situasjonen adskillig lysere. I 2010 er det forventet vekst i forbruket igjen, noe som naturligvis er positivt for sentrumsfunksjoner som handel og annen privat tjenesteyting.

Lærdommen av det som skjedde i 2008 og 2009 er vel at det er vanskelig å være langsiktig forutsigbar, spesielt etter som konjunktursvingninger ikke bare påvirkes av lokale forhold i Norge, men også av den internasjonale utviklingen.

Slik bildet er i dag, og med de anslag som kommer fra HSH, er det grunn til optimisme i forhold til kjøpekraftsutviklingen. SSB venter at det private forbruket vil øke med 4 % årlig fram til 2013.

## 5.6 Turismens betydning

Turismens betydning for detaljhandelen kan en til en viss grad vurdere ut fra Statistisk sentralbyrås månedsstatistikk for detaljhandelen (terminstatistikken). Omsetningen i sommermånedene i forhold til omsetningen i typiske ikke-turistbaserte måneder gir grunnlaget for det.

Statistikkgrunnlaget for terminstatistikken som SSB utgir er basert på foretakenes innberetning til momsregistret, og kommer til SSB via fylkesskattekontoret. For ca. 80 % av foretakene er foretaket en enkeltbedrift. For de resterende 20 % (med 40 % av omsetningen), er foretaket sammensatt av flere enkeltbedrifter. Her må omsetningen fordeles etter en nøkkel som SSB bruker, og som er basert på den årlige varehandelsstatistikken. Usikkerheten i disse tallene er derfor større enn i den årlige varehandelsstatistikken. Vanligvis ligger tallet for detaljhandelens totalomsetning innen pluss/ minus 1 % i forhold til de endelige tallene fra varehandelsstatistikken. Avvikene innen hovedvaregruppene er vanligvis på pluss/minus 2 %. På kommunenivå, og spesielt i små kommuner kan avvikene være større, i enkelte tilfelle opp mot 20-30 %.

Alternativt til å vurdere turismens betydning ut fra termintallene i varehandelsstatistikken, er å gjennomføre en spørreundersøkelse til et utvalg bedrifter. En registrering av omsetningstall for typiske turistmåneder i forhold til typiske ikke-turistmåneder vil, sammen med den forretningsdrivendes egen vurdering av turismens betydning, gi et grunnlag for å anslå hva den betyr for den lokale handelstanden.

Vi har sett på situasjonen for Øvre Eiker og andre kommuner i regionen. Det er detaljhandelsomsetningen i mill kr. eks. mva. (detaljhandel ekskl. motorvogntjenester fordelt over året 2008 og 2009 som legges til grunn for å vurdere turismens betydning. Det er tatt med tall for to terminer: juli/august og september/oktober.

Tabell 5.4 *Detaljhandelsomsetningen i mill. kr eks. mva. 2008 og 2009***TERMINSTATISTIKK FORDELT PÅ MÅNEDSTERMINER**

Kommune	2008		2009	
	Detaljhandel Juli/august	Detaljhandel Sept/Oktober	Detaljhandel Juli/august	Detaljhandel Sept/Oktober
Øvre Eiker	156	163	161	168
Nedre Eiker	309	325	309	327
Drammen	889	949	913	964
Lier	394	381	402	402
Kongsberg	352	355	343	353
Flesberg	24	21	22	21
Sigdal	37	33	35	32
Modum	154	152	156	159

SN 2007

Tabellene i Vedlegg gir også tall for omsetningen gjennom året for bransje-hovedgruppene. Dvs. at en også kan få informasjon om sesongsvingninger i omsetningen for hovedvaregruppene i detaljhandelen.

Tallene viser at alle kommunene har en forholdsvis jevn omsetningsfordeling over året, og at det er liten omsetningsendring fra 2008 til 2009. Faktisk har flertallet høyere omsetning i september/oktober enn i typiske turistmånedene som juli/august. Det betyr at sommerturisme ikke gir utslag i høyere omsetning. Nå er det slik at innbyggerne i regionen reiser ut av området på ferie mens turister kommer inn. På den måten kan det være et nullsumspill. Men det er overraskende sett i forhold til mange andre kommuner at omsetningen i sommermånedene ikke er høyere. Det kan bety at turismen har et potensial som kan utnyttes bedre av handelsstanden. Dvs. at kommunene i enda større grad gjennom god infrastruktur, senterutvikling og markedsføring tilrettelegger for at turister, hytteeiere og besøkende legger igjen mer i forretningene i turistsesongen.

## 5.7 Konklusjon

En gjennomgang av faktorer som innvirker på kjøpekraftsgrunnlaget i Øvre Eiker viser mange positive trekk mht. kjøpekraftsutvikling. God befolkningsutvikling både i kommune og tettsted, middels inntektsnivå blant innbyggerne i kommunen, generelt bedre konjunkturer for handelen og samtidig en generell økning i kjøpekraft er bra. Turismens betydning for handel og lokal kjøpekraft ser ut til å kunne økes. Med andre ord er det en rekke positive faktorer som styrker utviklingsmulighetene.

## 6 Næringsutvikling i tjenestesektoren

### 6.1 Næringsstruktur

En gjennomgang av næringsstrukturen for Hokksund/Øvre Eiker viser et bilde av en kommune som ikke skiller seg så mye ut fra landsgjennomsnittet. Men noen særtrekk finnes likevel.

Ser vi på tabell 6.1 og 6.2 finner vi hovedtyngden av sysselsettingen innen industri, handel og offentlig sektor. Som i store deler av resten av landet finner vi en svak tilbakegang innen industrien og en økning i offentlig sektor. Det som imidlertid er litt spesielt er at Øvre Eiker ikke har hatt den samme nedgangen i primærnæringen som resten av landet. Tvert i mot kan det spores en svak økning innen denne sektoren mht sysselsetting

Tabell 6.1 *Sysselsatte i Øvre Eiker etter næringskategori, 1998-2010. Absolutte tall*

	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
01 Primærnæring	312	318	310	305	307	320	337	330	350	350	317	311	339
02 Industri	1 027	1 053	871	864	944	892	845	864	869	872	963	921	880
03 Handel	758	793	803	901	852	831	828	781	748	814	857	847	875
04 Reiseliv og transport	315	344	320	294	267	276	253	248	272	281	322	342	313
05 Finans, eiendom og utleie	156	151	127	137	174	182	194	193	187	189	195	212	226
06 Telekom/IKT	16	16	19	22	17	15	20	22	20	20	20	33	35
07 Forretningsmessig tjenesteyting	132	142	145	147	166	213	254	252	221	224	199	173	183
08 Forvaltning	390	385	328	363	335	390	398	382	422	427	472	439	398
09 Undervisning	393	412	427	406	403	408	403	367	361	392	430	418	433
10 Helse og sosialtjenester	961	1 013	1 012	1 061	1 027	1 042	1 009	966	1 012	1 110	1 176	1 170	1 234
11 Kulturnæringer	46	44	43	52	54	45	59	61	67	66	73	82	78
12 Andre tjenester	128	125	158	151	103	95	92	86	93	100	118	97	142
99 Andre næringer	557	551	598	589	680	748	762	727	637	646	632	597	596

Tabell 6.2 *Sysselsettingsandeler i Øvre Eiker etter næringskategori. 1998-2010. Relative tall*

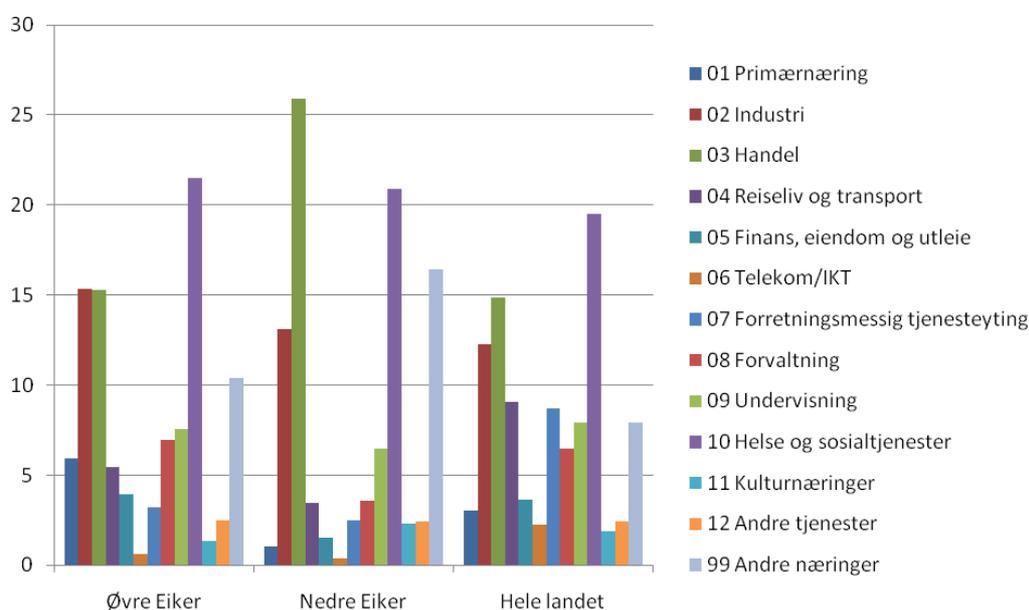
	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
01 Primærnærings	6,0	6,0	6,0	5,8	5,8	5,9	6,2	6,3	6,7	6,4	5,5	5,5	5,9
02 Industri	19,8	19,7	16,9	16,3	17,7	16,3	15,5	16,4	16,5	15,9	16,7	16,3	15,4
03 Handel	14,6	14,8	15,6	17,0	16,0	15,2	15,2	14,8	14,2	14,8	14,8	15,0	15,3
04 Reiseliv og transport	6,1	6,4	6,2	5,5	5,0	5,1	4,6	4,7	5,2	5,1	5,6	6,1	5,5
05 Finans, eiendom og utleie	3,0	2,8	2,5	2,6	3,3	3,3	3,6	3,7	3,6	3,4	3,4	3,8	3,9
06 Telekom/IKT	0,3	0,3	0,4	0,4	0,3	0,3	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,6	0,6
07 Forretningsmessig tjenesteyting	2,5	2,7	2,8	2,8	3,1	3,9	4,7	4,8	4,2	4,1	3,4	3,1	3,2
08 Forvaltning	7,5	7,2	6,4	6,9	6,3	7,1	7,3	7,2	8,0	7,8	8,2	7,8	6,9
09 Undervisning	7,6	7,7	8,3	7,7	7,6	7,5	7,4	6,9	6,9	7,1	7,4	7,4	7,6
10 Helse og sosialtjenester	18,5	18,9	19,6	20,1	19,3	19,1	18,5	18,3	19,3	20,2	20,4	20,7	21,5
11 Kulturnæringer	0,9	0,8	0,8	1,0	1,0	0,8	1,1	1,2	1,3	1,2	1,3	1,4	1,4
12 Andre tjenester	2,5	2,3	3,1	2,8	1,9	1,7	1,7	1,6	1,8	1,8	2,0	1,7	2,5
99 Andre næringer	10,7	10,3	11,6	11,1	12,8	13,7	14,0	13,8	12,1	11,8	10,9	10,6	10,4

Et annet trekk vi skal merke oss i disse tabellene er utviklingen innen Forretningsmessig tjenesteyting. Over perioden har det vært en vekst i sysselsettingen – slik vi finner det i strøk av landet, og da særlig de bymessige regionene. Imidlertid kom veksten i Øvre Eiker i perioden 1998 til 2004, mens vi faktisk har hatt en nedgang i perioden etter 2004. Dette finner vi ikke i landet som helhet. Det skal legges til at denne typen bynæringer er følsom for konjunktursvingninger, men på landsbasis finner vi kun en liten nedgang fra 2003 til 2004 og fra 2009 til 2010 – ellers er det vekst i hele perioden år for år.

Sammenligner vi sysselsettingsandelene i Øvre Eiker med landsgjennomsnittet ser vi noen interessante trekk. Øvre Eiker bærer preg av stor primærnæringssektor (dobbel så stor som landet som helhet – 6 mot 3 prosent). For andre store næringer ligger de omtrent på landsgjennomsnittet når det gjelder handel, forvaltning og undervisning, mens kommunen står litt sterkere enn gjennomsnittet når det gjelder industri og helse- og sosialtjenester.

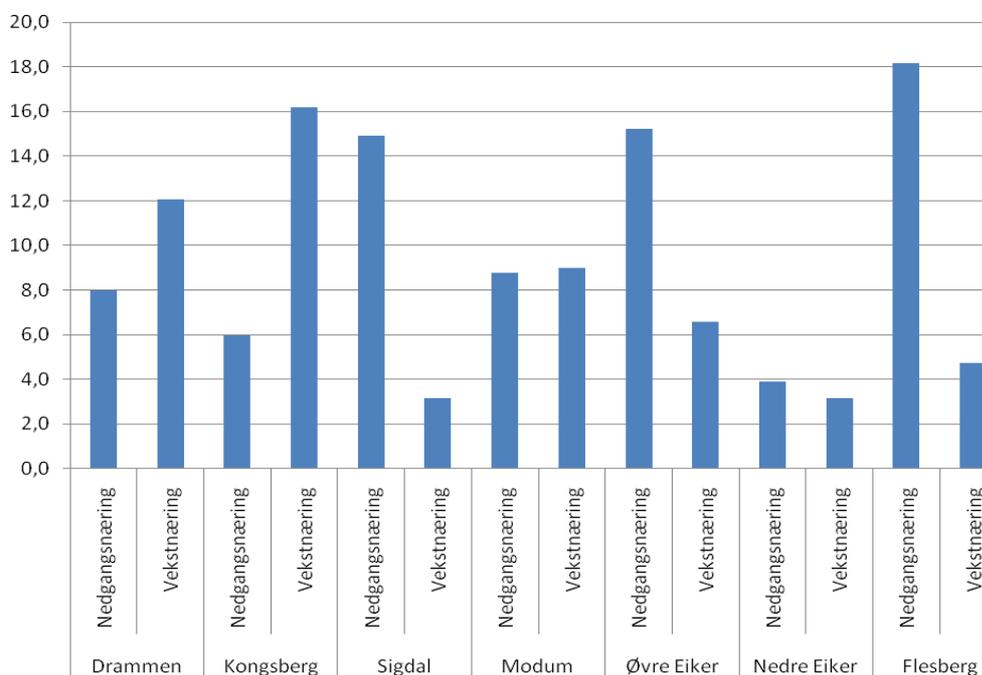
Det mest spesielle trekket er imidlertid at Øvre Eiker stiller spesielt svakt når det gjelder reiseliv og transport, telekom/IT og forretningsmessig tjenesteyting. Dette er viktige næringer, både med tanke på at dette er næringer knyttet til senterfunksjoner og er vekstnæringer, og vil være viktige næringer for realisering av Hokksund som regionalt knutepunkt.

Figur 6.1 *Andelen sysselsatte i ulike næringskategorier. Øvre og Nedre Eiker og hele landet. 2010. Prosent.*



Det er altså slik at Øvre Eiker per i dag er underrepresentert med næringer som har hatt fremvekst i andre regioner med by- og senterstruktur. Dette kan tolkes på flere måter. Det negative er selvfølgelig at dette er en stor ulempe for videre vekst og utvikling mot Hokksund som et distriktssenter. Det positive er derimot at dette representerer et stort potensiale for videre vekst og utvikling, nettopp fordi Øvre Eiker faktisk har opplevd vekst også uten stort innslag av disse urbane næringene.

For å finne fram til de ”virkelige” vekstnæringer må vi se på hvilke undergrupper av næringer som faktisk har vokst de siste årene. Det er f.eks. ikke slik at alle IT-relaterte næringer er vekstnæringer mht sysselsetting, eller innen tjenesteyting. Det er som regel bare noen få underkategorier innen hovedkategoriene som vokser i sysselsetting. Likeledes finner vi neste alltid spesielle vekstbransjer også innen de tradisjonelle næringskategoriene som totalt opplever stagnasjon (slik som industri, primærnærings, handel, bank- og finansnærings osv). Ved å splitte opp næringsstatistikken i nærmere 700 ulike næringskoder kan vi dermed avdekke hvilke nisjenæringer som står for den største veksten og hvilke nisjenæringer som står for nedgangen. De næringene som vokser relativt mest og til sammen utgjør 10 prosent av sysselsettingen i 2010 kaller vi *vekstnæringer*, men de næringene som sank mest i sysselsetting og utgjorde 10 prosent av sysselsettingen i 2010 kaller vi *nedgangsnæringer*. Hvordan vekst- og nedgangsnæringene er representert i regionen er vist i figur 6.2.

Figur 6.2 *Andelen sysselsatte i vekst og nedgangsnæringer, 2010.*

En region som ligger på landsgjennomsnittet vil dermed ha 10 prosent av hver næringskategori. I denne regionen finner vi noen nasjonale ytterpunkter. Kongsberg har 60 prosent mer av vekstnæringer enn landsgjennomsnittet (16 prosent istedenfor 10 prosent), mens kommunen bare har 6 prosent av nedgangsnæringene. I den andre enden av skalaen finner vi Flesberg som har 80 prosent flere sysselsatte i nedgangsnæringene enn landsgjennomsnittet og samtidig under 5 prosent av vekstnæringene. Et interessant tilfelle er for øvrig Nedre Eiker som er sterkt underrepresentert med begge kategorier – her er det lite dynamikk og størstedelen av næringslivet tilhører næringer som ”går på det jevne”. Øvre Eiker er nok på den minst gunstige delen av skalaen. Kommunen har rundt 15 prosent av sin sysselsetting innen nedgangsnæringer og bare litt over 6 prosent innen vekstnæringene.

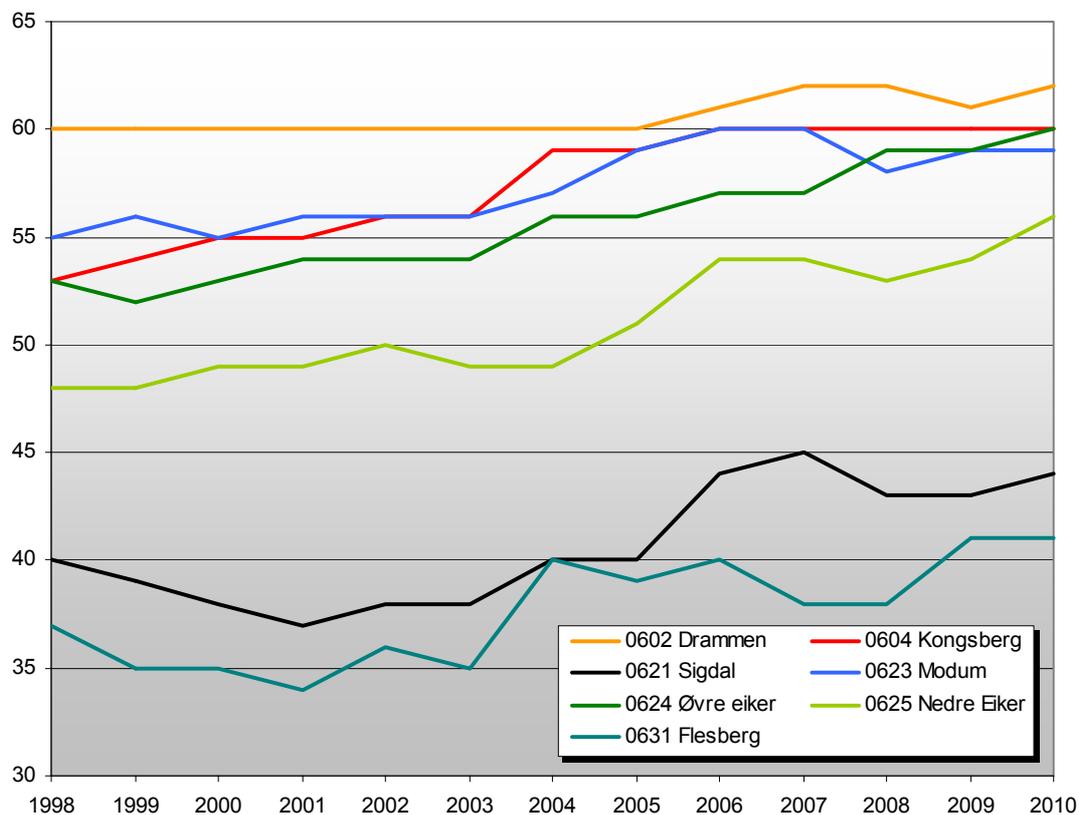
## 6.2 Tjenestetilbud

Ved utviklingen av en kommune eller tettsted til et distriktssenter vil næringsstrukturen bare være delvis relevant. For befolkningen er det av mindre betydning her og nå hvilke typer bedrifter som befinner seg innenfor kommunegrensene (selv om dette legger sterke føringer for videre utvikling). Kanskje viktigere vil det være hva som finnes av tjenester innen kommunen for hvordan stedet skal oppfattes som sentralt eller attraktivt.

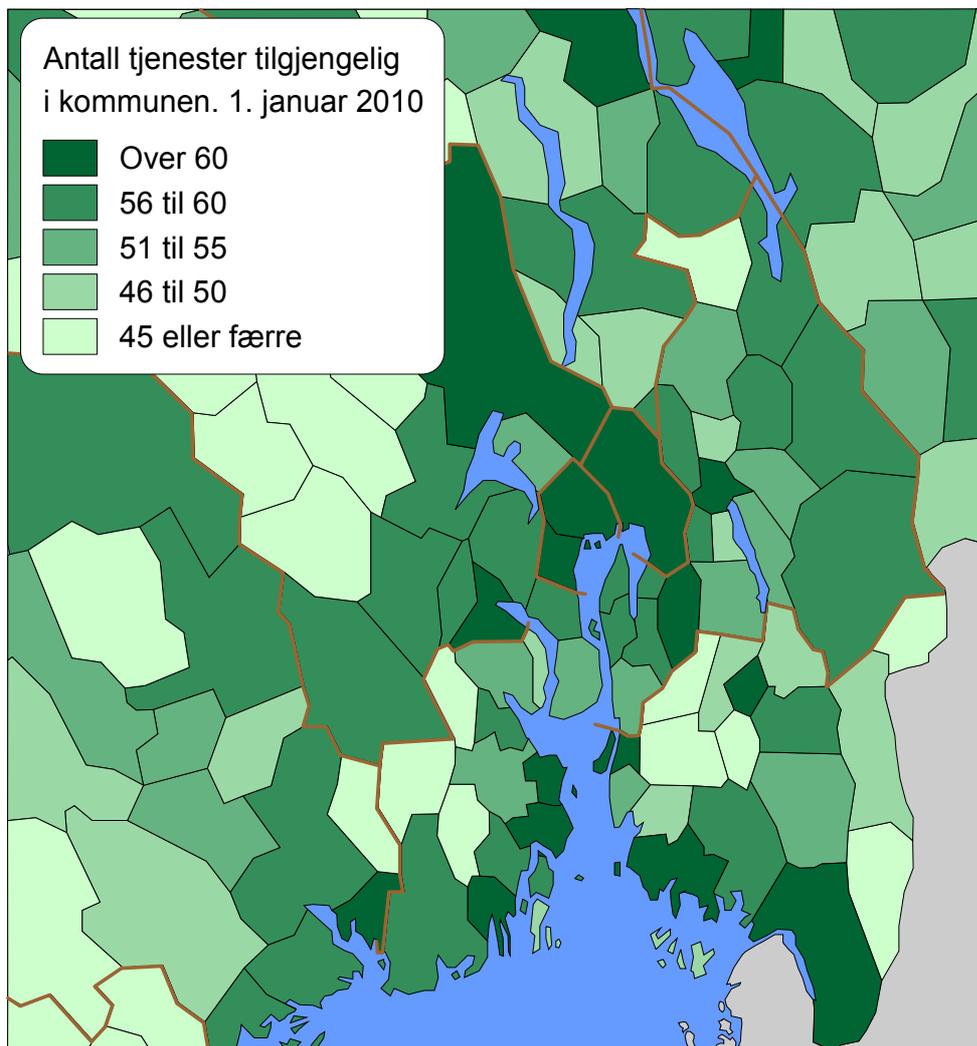
Ved å benytte næringskodene vi har til rådighet (nærmere 700) for alle landets bedrifter kan vi gruppere disse til ulike former for tjenester. Cirka 170 næringskoder representerer ulike typer tjenester og disse grupperes til 62 tjenester som befolkningen kan ha tilgang til.

Figur 4.3 viser hvor mange av disse 62 tjenestene som finnes i ulike kommuner i regionen. Naturlig nok finner vi Drammen høyest, der nesten alle tjenestene finnes (før 2005 var det bare definert 60 tjenester pga næringskodestandarden). Men her er Øvre Eiker svært høyt oppe, også høyere enn Nedre Eiker.

Figur 6.3 *Antall tjenester tilgjengelig etter kommune. 1998-2010.*



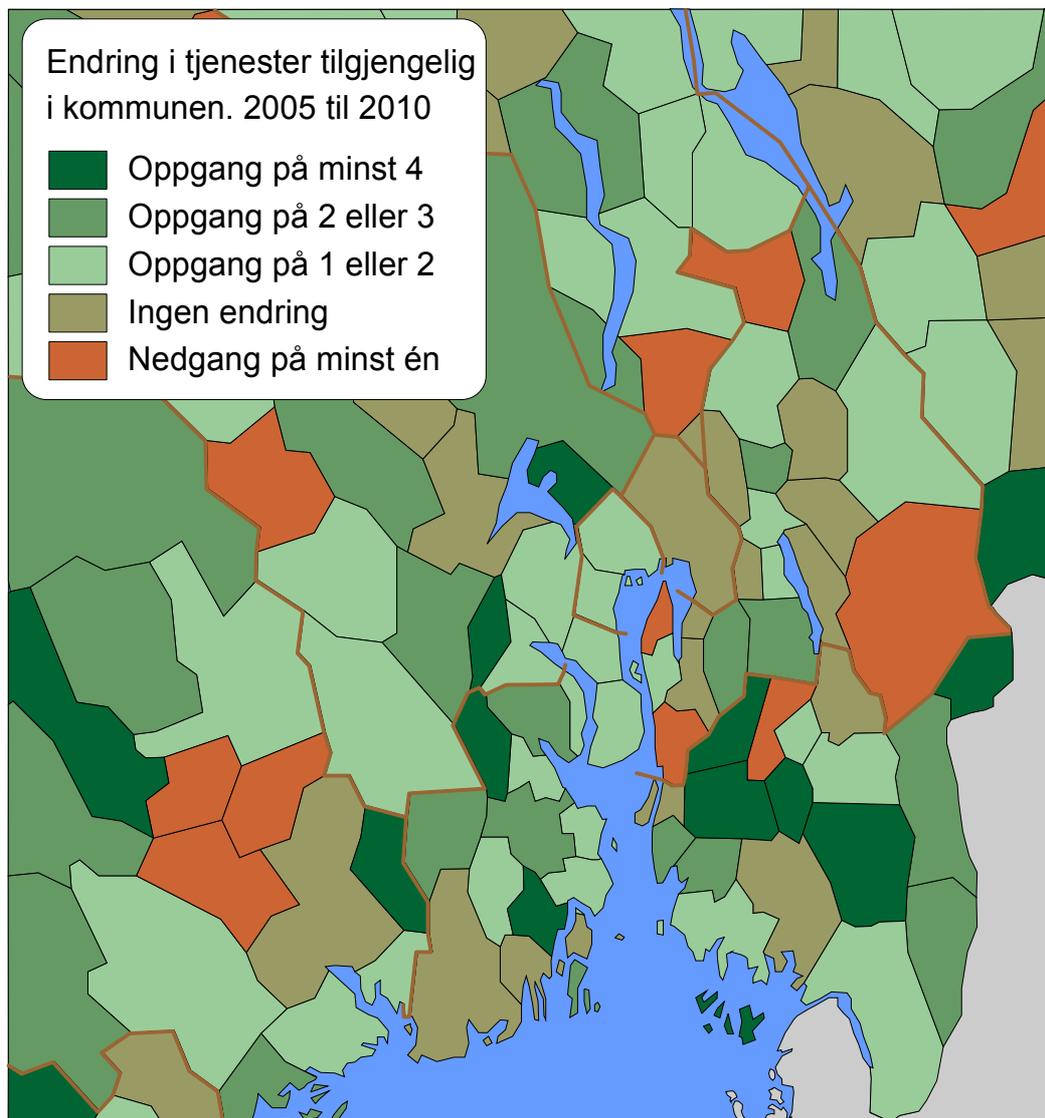
Det er også verdt å merke seg at kvartetten Øvre Eiker, Nedre Eiker, Kongsberg og Modum bedrer sitt tjenestetilbud relativt mye i perioden som vises, selv med en såpass stor by som Drammen i nærheten. Hvordan situasjonen er i en litt større regional sammenheng viser vi i figur 6.4.

Figur 6.4 *Antall tjenester tilgjengelig i kommunen. 2010*

I figur 6.1 så vi at alle kommunene økte antall tjenester som var tilgjengelig. Også de kommunene som i utgangspunktet hadde få. Er det slik generelt? Det vil si at tilbudet på tjenester bare øker uansett hvor man er? Ser vi på figur 4.5 ser vi at slik er det ikke. Over 10 kommuner sentral rundt Oslofjorden har faktisk redusert sitt tjenestetilbud de siste fem årene. Og enda flere har stått på stedet hvil (selv om de største byene naturlig nok må det siden de har alle tjenestene i utgangspunktet).

Det vi nok heller må konkludere med er at Øvre Eiker ligger i en sterk region (nedre Buskerud/Vestfold) som styrker sitt tjenestetilbud over hele linja. En tilsvarende slik region finner man også rundt Fredrikstad/Sarpsborg, men er ikke noe som er vanlig, selv i disse sentrale strøkene av landet.

Figur 6.5 Endring i antall tilgjengelige tjenester i kommunene. 2005 til 2010



Se også tallmaterialet i Vedlegg, om gir en oversikt over antall bedrifter og antall sysselsatte i 62 tjenester for kommunene Øvre Eiker, Nedre Eiker, Drammen, Kongsberg, Modum, Sigdal og Flesberg.

### 6.3 Oppsummering

Øvre Eiker fremstår ikke med en næringsstruktur eller næringsutvikling de ti siste årene som vi ville si var typisk for et sted med ambisjoner om å være et regionsenter. Det mangler spesielt en del forretningsmessig tjenesteyting, transport og reiseliv og IT-relaterte næringer. Samtidig har kommunen en større primærnæringssektor enn det en kanskje ville forventet av en såpass ”urban” kommune. Ser man på arealet i

---

kommunen er dette imidlertid ikke så overraskende, med et stort omland til Hokksund som senter (litt på samme måte som Ringerike/Hønefoss). Mangelen på tekniske og forretningsmessige tjenester er også rimelig enkelt å forklare med den korte avstanden til Kongsberg, som fremstår som et nasjonalt teknologisenter.

Sammen med stor handelsvirksomhet i Nedre Eiker legger dette imidlertid noen føringer på videre utvikling. Det kan synes som lite tjenelig å skulle konkurrere med Kongsberg når det gjelder teknologi og heller forsøke å være komplementær. Slik sett kan det synes som fornuftig å heller satse på logistikk og transportnæring som et regionalt knutepunkt. Og nettopp det at Hokksund har opplevd vekst, selv uten mye slike av de tradisjonelle bynæringer som har vokst mye i andre tettsteder, indikerer at potensialet for vekst via andre næringer er godt.

Dette støttes også av den veksten vi har sett i tjenestetilbudet i kommunen. Selv uten mye sysselsetting innen forretningsmessig tjenesteyting og telekom/IT (som i seg selv inneholder mange tjenester) har tjenestetilbudet i kommunen vokst til å ligge på et nivå som absolutt kunne tilhørt et distriktssenter.

## 7 Senterutvikling i Hokksund

### 7.1 Rammebetingelser for senterutvikling

Senterutviklingen i Norge det kommende tiåret vil trolig preges av flere metodiske endringsgrep i planleggings- og gjennomføringsfasene. Det dreier seg om endringsgrep som fokuserer sterkere på **medvirkning fra ulike faggrupper ("New Urbanism")**, på **proessorientert planlegging der medvirkning har sterkere fokus** enn tidligere, og på **polysentrisk utvikling av senterstrukturen**. Den siste tilnæringsmåten søker å oppnå synergieffekt mellom sentra i en region, fremme komplementaritet mellom sentra, og å integrere kommunikasjons- og transportsystemer/trafikknutepunkter i by- og tettstedsplanleggingen.

Fokus på klimaforskningen i årene som kommer vil trolig gjøre at transport- og kommunikasjonsløsninger som gir en mer miljøvennlig senterutvikling vil være svært sentrale. Gode innspill innen transportsektoren i dette perspektivet vil sannsynligvis få stor gjennomslagskraft i regional senterutvikling. Det vil igjen si at senterløsninger som minimaliserer bilbruk vil få prioritet. Dette nedfelles også i St. meld. Nr. 16 "Nasjonal transportplan 2010 – 2019", der transportpolitikken formuleres slik: "Transportpolitikken skal bidra til å begrense klimautslipp, redusere miljøskadelige virkninger av transport, samt bidra til å oppfylle nasjonale mål og Norges internasjonale forpliktelser på miljøområdet"

Det er allerede i gang et samarbeid mellom staten, næringslivet og de 13 største byene i Norge for å redusere klimautslippene. For fremtidens byer vil derfor en god areal- og transportplanlegging være betinget av at en lykkes i satsingsområder som Energi og bygg, Forbruk og avfallshåndtering – og ikke minst satsingsområdet med økt fokus: Klimatilpassingen. Et tankekors i dette bildet er at avanserte statistiske framskrivningsmetoder, basert på utviklingen de siste årene, ikke er nok som grunnlag for planlegging. Klimaproblematikken er nettopp et eksempel på at også sannsynlighetsberegninger blir en viktig del av beslutningsgrunnlaget for å nå gode løsninger – også innen senterutvikling.

Vi må også forvente at noe av det tankegodset som preger en mer rendyrket **hierarkisk senterstruktur basert på markedsmuligheter** i senter og næromland fremdeles vil ha stor betydning. Regionsenter – lokalsenter/kommunesenter – nærsenter er den tradisjonelle måten å tenke utvikling innefor. Det vil trolig bli tydeligere og tydeligere at denne tilnæringsmåten begrenser mulighetene til gode løsninger i tråd med fremtidige overordnede mål. Derfor er det viktig at denne tilnæringsmåten suppleres med nye tanker og metoder.

Vi ser også at lokal planlegging av sentra i for liten grad tar hensyn til det regionale perspektivet. I dag tilsier økt mobilitet og fokus på kommuners ulike fortrinn og kvaliteter at et regionalt utgangspunkt er nødvendig i større grad en tidligere.

**Regionalt og lokalt faktagrunnlag** om senterstruktur, senterinnhold og senterdynamikk som utgangspunkt for planprosesser må tillegges større vekt i utformingen av en strategi for hvordan arbeidet med lokal senterutvikling bør tilrettelegges, og hvilke metoder og utredninger som velges for å nå ønskede mål. Det er viktig at faktagrunnlaget er interessenøytralt, slik at strategidiskusjonen innledes på et grunnlag som de fleste aktører kan enes om.

Mye tyder på at **medvirkning fra lokalbefolkningen og næringslivet** i årene som kommer vil få større oppmerksomhet i senterutvikling. Her har vi erfaring med at hvis planprosesser legges opp med stor grad av medvirkning, får vi også et plangrunnlag som ivaretar lokalsamfunn, tettsteder og ikke minst ulike interessegrupper på en bedre måte enn tidligere. Senterutvikling med stor grad av medvirkning fra næringsliv/innbyggere m.fl. vil skje i et mer forpliktende samvirke mellom mange aktører, der det å være resultatorientert er en forutsetning for å lykkes. Undervurderer vi den gevinst en god medvirkningsprosess (innbyggermedvirkning) kan gi i lokale planer, ender vi opp med planer der innbyggere og næringsliv i mindre grad føler eierskap til planen, og i mindre grad er opptatt av hvordan planene kan gi føringer i forhold til egne og lokalsamfunnets interesser. Innen dette feltet ligger også **omdømme- og attraktivitetsanalyser** som viktige elementer i å få fram en god og kreativ senterutvikling. Sosiokulturelle stedsanalyser som ledd i senterutvikling er også et forskningsfelt som stadig nevnes i arbeid med en god områdeutvikling.

Målet med attraktivitetsstudier er å legge grunnlaget for økt innflytting, økt kompetanse innen områder kommunen ønsker å videreutvikle og økt kompetanse generelt som gjør kommunen attraktiv og derved genererer sentervekst. Det dreier seg også om fokus på bedrifter, entreprenører og investeringsvilje. Settes dette inn i et helhetssystem bidrar det til en bedre senterutvikling og et omdømmeløft som igjen genererer senterutviklingskraft.

Sist men ikke minst vil vi trolig se en utvikling mot sterkere fokus på **gjennomføringskraft** i senterutviklingsprosjekter. Det er vel og bra med gode forslag til tiltak og løsninger. Erfaring tilsier at ofte stopper det opp her, og gode intensjoner løper ut i politiske omkamper, generelle planformuleringer og mangel på konkrete resultater. Etter en tid endrer forutsetningene for senterutvikling seg, og analyseresultatene får begrenset eller ingen verdi når en gjennomføringsfase nås. I de tilfeller en lykkes med å nå snarlige konkrete resultater melder også interessen seg raskt i andre kommuner og regioner for å lære av de suksessfaktorene som har ført til resultater.

En konklusjon fra disse synspunktene er at vi i framtida må ta mer hensyn til sentrenes særtrekk og fortrinn, komplementære kvaliteter og muligheter, trafikale forhold, utviklingen av nettverk, samarbeidsforum og lokalt engasjement med bredere involvering – for å nå målene om best mulig levedyktige, produktive og inkluderende byer og tettsteder.

## 7.2 Rammebetingelser i fylkesdelplanen og kommuneplanen

Fylkesdelplanen for handel, service og senterstruktur i Buskerud (2003) skal være et grunnlag for dialog, samarbeid og partnerskap mellom kommune, stat og fylkeskommune i utviklingen av byer og tettsteder i fylket. Det er et mål å unngå en utvikling som gir unødvendig byspredning og økt bilavhengighet. Det betyr at handel og tjenester skal legges til sentrumsområder. Intensjonen er at fylkesdelplanens retningslinjer innarbeides i de kommunale planene.

Fylkesdelplanen for Buskerud har inndelt fylket i 4 senternivåer: fylkessenter/regionsenter – distriktssenter – lokalsenter – nærsenter. Hokksund er plassert i nivå 2 – distriktssenter. På fylkessenter/regionsenternivå finner vi Drammen, Kongsberg og Hønefoss. I planen heter det om Hokksund ”at det er lagt vekt på stedets betydning som trafikknutepunkt, og den sentrale beliggenheten i forhold til Drammensområdet”.

I kommunal sammenheng omtales Hokksund som framtidens stasjonsby, sentralt plassert i møtet mellom Sørlandsbanen og Bergensbanen. Tanken er blant annet å utvikle et større område i Hokksund sentrum som et pilotprosjekt for miljøvennlig byutvikling. Det utredningsarbeidet som nå gjennomføres er et ledd i å utvikle et kunnskapsgrunnlag og gjennomføre en prosess med de involverte.

## 7.3 Rammebetingelser for Hokksund

Fakta grunnlaget som beskriver Hokksunds situasjon som handelssenter mht. dekningsgrad, omsetningsutvikling og kjøpekraft gir et grunnlag for si noe om svake og sterke sider, muligheter/potensialer og regionale begrensninger. I tillegg er det nyttig å ha kjennskap til hvordan innbyggerne ser på sitt eget senter, som del av det grunnlaget forslag til strategier og tiltak skal bygge på.

I 2006 ble det gjennomført en spørreundersøkelse for å klarlegge hvordan innbyggerne så på Hokksund som sentrum for handel, kultur og andre begivenheter. Undersøkelsen ble gjennomført av Vista Analyse og NorStat, og vi tar med en del av konklusjonene fra denne undersøkelsen som bakgrunn for en diskusjon om valg av strategier for å styrke Hokksund sentrumsområde.

Grunnlaget for Hokksundundersøkelsen var 300 informanter fra kommunen. De unge ønsket en modernisering av Hokksund, mens de eldre var mer fornøyd med slik det er. Unge ønsket et bedre kulturtilbud, og alle ønsket et variert butikktilbud. Over 60 % av de spurte var i Hokksund sentrum ukentlig eller oftere. Det ble påpekt at Hokksunds fortrinn var en tydelig handelsstruktur, fin hovedgate, men for store avstander. Åpne rom i sentrum var bra, men ønskelig med mer beplantning.

Undersøkelsen kom med bl.a med følgende anbefalinger:

- definer et kompakt sentrumsområde
- viktig å lokalisere boliger og skole i sentrum
- parkeringsmuligheter viktig
- trivelige møteplasser og kulturtilbud viktig

- 
- styrke tilbud for barn og unge
  - opprusting av sentrum for å skape identitet og tilhørighet

Kapitlene 4 til 6 viser at Hokksund har mange plussfaktorer i forhold utviklingspotensialer. Følgende faktorer kan nevnes:

- positiv befolkningsutvikling i kommune og tettsted
- bra omsetningsutvikling innen detaljhandelen
- gode offentlige kommunikasjonsforbindelser
- knutepunkt med offentlige kommunikasjoner gir framtidfordeler
- befolkningsrikt omland
- pendleravstand til et stort arbeidsmarked
- nær storby og hovedstad
- bra fungerende senter ifølge innbyggerne

Hokksund har naturligvis også begrensninger:

- fungerer ikke som et regionalt senter
- stiller svakt innen reiseliv, telekom/IT, forretningsmessig tjenesteyting
- sterk konkurranse innen handel og service
- sentrumsområde uten stor appell til ungdom
- til dels store avstander i sentrum
- fysiske hindringer (jernbanen) i en eventuell integrering av nytt sentrumsområde til
- eksisterende sentrum
- sentrum mangler i dag attraksjoner med regional tiltrekningskraft

Dette betyr at det er mange spennende utfordringer i arbeidet med å styrke Hokksund i retning av en miljøvennlig byutvikling, utfordringer vi i neste kapittel skal se nærmere på hvordan kan løses.

## 8 Valg av strategier for å styrke Hokksunds sentrumsutvikling

### 8.1 Hokksunds utfordringer

Sentrumsutvikling i Hokksund handler om å gjøre flere ting på en gang, samtidig som det finnes en visjon og en helhet som har en overbyggende rolle. Det handler om å styrke det nåværende sentrum samtidig som det aksepteres at et ekstersenter (Eiker Kjøpesenter) er og vil være en konkurrent til de tilbud som i dag er i sentrum.

Prosjektet Hokksund sentrum vest skal bidra til en miljøvennlig byutvikling for hele Hokksund sentrum. Trolig ligger det noen føringer i de tankene som bør diskuteres grundig før en detaljutforming gjennomføres. Det en må unngå er at Sentrum Vest blir et nytt konkurrerende delsentrum til bykjernen, og derved være et tredje alternativ til å få dekket sentrumsfunksjoner. Dvs. at Hokksunds nåværende sentrum, Eiker kjøpesenter og Hokksund sentrum Vest alle tilbyr mange av de samme tilbudene.

Selv om det er betydelig handelslekkasje i dag, betyr ikke det at det bare er å fylle opp med bransjer som er dårlig dekket eller bransjer som ikke finnes fra før. Hokksund er i en sterk konkurransesituasjon som trolig krever andre løsninger enn nettopp en slik strategi. Det er nærliggende å si at det må tenkes komplementært, dvs. at en må ha i tankene å se på mulighetene for at de tre delområdene må ha en ulik profil, samtidig som de kan gi synergieffekt til en god helhet som gir en styrket Hokksund by.

En slik strategi forutsetter at det legges ressurser inn i å arbeide både kortsiktig og langsiktig. Samtidig må en se på muligheter for å bygge opp kvalitetstilbud som gir Hokksund større attraktivitet. Det gir noen tyngdepunkter for hvordan det kan satses framover:

Se på mulighetene for komplementær satsing lokalt og regionalt. Det handler om å utvikle kvalitative fortrinn, og se på satsingsmuligheter både lokalt og regionalt. Det handler også om å styrke sentrumstilbudene ved å satse på bransje- og bedriftsmiljøer - en spisset satsing

Måten å få til dette på er å involvere lokalsamfunnet på en kreativ og god måte. Gjennom medvirkningsprosesser kan det oppnås gode løsninger og en drakraft som gir muligheter til å nå målene om Hokksund som framtidens stasjonsby, med en miljøvennlig profil.

## 8.2 Komplementær satsing/polysentrisk utvikling

### Komplementær satsing lokalt

Utfordringen er å finne gode løsninger for hvordan tre områder i Hokksunds sentrumsområde kan styrke hverandre og gi synergieffekt til en god helhetsløsning, der både kommune, næringsliv og innbyggere tilgodeses. Metoden som beskrives i 8.4 kan benyttes i arbeidet med å utvikle løsninger.

### Komplementær satsing regionalt

Tabellen viser hvordan hovedsentra i kommunene i regionen kan vurderes ut fra sentrale faktorer i en polysentrisk senterutvikling. Tabellen kan brukes til å tenke gjennom hvor en har styrke og svakheter, dvs. hvor det er viktig å ha fokus for å bli et mer attraktivt senter i en regional sammenheng.

*Beliggenheten* skal si noe om den geografiske plasseringen i regionen, og om beliggenheten er god i forhold til videreutvikling av tettstedet. *Sentralitet/omlandsstyrke* forteller om senterets styrke og konkurransekraft som handels- og servicetilbyder, og *handelsstyrke* forteller om kvalitet og bredde på tilbudene. Vurderingen av *kommunikasjoner* omfatter offentlige transporttilgjengelighet og hyppighet. *Tilgjengelighet* dreier seg bl.a. om oversiktighet, adkomst til senterfunksjoner og parkeringsløsninger. *Komplementaritet* sier noe om i hvor stor grad senteret kan utvikle komplementaritet til andre nærliggende sentre.

Tabell 8.1 *Eksempel på vurdering av faktorer som har betydning i en polysentrisk senterutvikling (situasjonsbeskrivelse for sentrene lokalt og i regionen)*

Tettsted:	Hokksund	Kongsberg	Nedre Eiker	Drammen	Åmot	Vikersund	Vestfossen
Beliggenhet							
Sentralitet/omlandsstyrke							
Handelsstyrke							
Kommunikasjoner							
Tilgjengelighet							
Komplementaritet							
Attraktivitet/spesialisering							
Andre indikatorer:							
Utviklingspotensial							

Sett inn en karaktervurdering i rubrikkene: Meget god: \*\*\* God: \*\* Mindre god:\*

*Attraktivitet/spesialisering* dreier seg om i hvilken grad senteret har kvaliteter som gjør det særegent og interessant i en regional sammenheng. *Utviklingspotensial* sier noe om summen av stedets muligheter i en polysentrisk sammenheng.

Tabellen kan bl.a. brukes som diskusjonsgrunnlag i arbeidet med å utvikle senterstrukturen i området/regionen, dvs. definere områder hvor de enkelte sentrene bør ha fokus for å styrke sin posisjon. Tabellen kan også konkretiseres gjennom tallbruk og annen indikatorinformasjon.

### 8.3 Sentrumsutvikling i Øvre Eiker gjennom analyse av etableringsmuligheter for bransje- og bedriftsmiljøer

I mange kommuner har en hovedfokus på å presentere kommunen overfor næringsetablerere som en kommune med gode og sentrale næringsarealer, gode boforhold, gode skole- og barnehage tilbud, gode sentertilbud og med satsing innen opplevelsesnæringer/turisme m.m.

Alle næringsetableringer er i utgangspunktet et aktivum for en kommune. Når det er sagt er det også slik at mange kommuner tar imot bedriftsetableringer til næringsområder uavhengig om de er med på å styrke en satsing kommunen ønsker innen bestemte næringer, uavhengig om de har et lokalt, regionalt eller nasjonalt marked, uavhengig om de styrker og utvikler et lokalt marked med underleverandører, uavhengig av om de passer inn i en komplementær sammenheng i regionen – og uavhengig om de oppfyller uttalte mål og forutsetninger om et godt nærings- og bomiljø. På mange måter handler det om en defensiv holdning til styring, kunnskap og utviklingsmuligheter.

En offensiv holdning til det samme kan være å bli strukturert i forhold til hva en ønsker å trekke til seg av etablerere, og tilrettelegge for og søke etter etablerere som passer inn i en framtidssatsing som bygger på steders kvalitet, ressurser og fortrinn. Det forutsetter en god oversikt over hva en har av tilbud i dag, og hvilke utviklingsmuligheter som foreligger.

En analyse av hvilke tjenesteytende næringer som kan bidra til økt tilbudsbredde for kommunesenteret Hokksund er en måte å styrke sentrum på. Her kan en ha fokus på flere typer etableringer som kan bidra til lokal og regional styrke for Hokksund:

Etableringer som gir økt tilbudsbredde innen handel

- Etableringer som kan være underleverandører til næringsliv og offentlig virksomhet
- Etableringer rettet mot satsingsområder som turisme, kulturaktiviteter og tradisjoner
- Etableringer rettet mot sportsaktiviteter og friluftsliv generelt
- Etableringer som passer inn i utviklingsplanene for stasjonsbyen Hokksund
- Etableringer som har et regionalt marked, dvs. at en bevisst søker etter etablerere med et regionalt markedsgrunnlag
- Etableringer som er stedsuavhengige i lokaliseringssammenheng, og som retter seg mot markeder både regionalt og nasjonalt

I arbeidet med etablering av servicenæringer og senterutvikling kan en sette opp følgende matrise:

Ønske om etablering:	Lokalt marked	Regionalt/nasjonalt marked	Steds-uavhengig marked	Spesielle krav til lokaliseringsstedet	Styrke i forhold til lokal senterutvikling	Styrke i forhold til kommunen og regionens strategisk satsing
Handel:						
Privat tjenesteyting:						
Offentlige institusjoner:						
Kultur:						
Sosial- og helsetjenester:						
Fritidstilbud:						
Turisme/Reiseliv:						
Andre satsingsområder:						

En etableringsanalyse vil også ha fordeler av å trekke inn forbrukersynspunkter. En undersøkelse kan gi svar på hvor innbyggerne handler sine varer, hvorfor de velger respektive innkjøpssteder, hva de savner av varer og tjenester lokalt, og hva de mener bør gjøres for å styrke det lokale sentret. Dette materialet kan brukes aktivt inn i arbeidet med senterutvikling.

En sentrumsstrategi som baseres på å videreutvikle områder der kommunen har sin styrke og sine kvalitative fortrinn må også inkludere vurderinger av hvilke tilbud det er lett å få etablert på kort sikt, hvilke tilbud som krever annen etablering først, hvilke tilbud som krever infrastruktur og kommunale investeringer, og hvilke tilbud som kan styrke kommunen mest på både kort og lang sikt.

I arbeidet med å finne fram til aktuelle etableringer innen tjenestesektoren kan det være nyttig å ha kjennskap til statistikk for antall bedrifter og sysselsatte i tjenestesektoren i kommunen og regionen. Blant Statistisk sentralbyrås nesten 700 næringskoder er det rundt 170 koder som er aktuelle når tjenestetilbudet skal beskrives. Mange av disse vil naturlig nok beskrive samme type service (f. eks flere koder for detaljhandel, helsetjenester, undervisning osv). Det er derfor nærliggende å kategorisere næringskodene i ulike servicekategorier, der den enkelte kommune kan sies å ha dette servicetilbudet hvis det er lokalisert minst én bedrift innen den aktuelle servicekategorien i kommunen. Det totale servicenivået i en kommune eller en region vil dermed kunne beskrives som de kategoriene der kommunen/regionen har et tilbud, sett i forhold til det totale antall definerte kategorier.

Slik kategorisering av tjenester, samt forenklingen i forhold til om kommunen har/har ikke tjenesten, betyr at alle de kategoriene som lages har lik viktighet når kommunens servicenivå skal bestemmes. Det vil imidlertid være slik at noen tjenester er viktigere enn andre. For å kunne differensiere noe på viktighet kan det benytte to nivåer av indikatorer. På øverste nivå defineres hovedområder av tjenester. Dette vil

være slik som helsetilbud, detaljhandel og undervisning. Under disse hovedområdene etableres de faktiske servicekategoriene som består av næringskodene for de ulike tjenestene.

For Øvre Eiker og de øvrige kommunene i regionen har vi etablert ni hovedområder:

- Detaljhandel, 11 tjenester
- Turisme/reiseliv/uteliv, 6 tjenester
- Forretningsmessig tjenesteyting for husholdninger, 7 tjenester
- Undervisning og opplæring, 6 tjenester
- Helsetilbud, 12 tjenester
- Sosial- og omsorgstjenester, 8 tjenester
- Fritidstilbud, 4 tjenester
- Andre spesialtjenester, 5 tjenester
- Personlig tjenesteyting ellers, 2 tjenester

Til sammen 61 tjenester. I oversikten er det også tatt med tjenester som per i dag kommunen er lovpålagt å yte (slik som f.eks. grunnskoleundervisning, ulike helse- og omsorgstjenester) og som dermed alle kommuner tilbyr. Disse tjenestene bør være med, både fordi de faktisk er en del av det totale tjenestetilbudet, og fordi en ikke vet hvordan disse tjenestene vil tilbys i framtiden, f.eks. etter kommunesammenslåinger eller lovendringer. Vi har tatt med tall for 1998-2010, slik at en kan se endringer over tid. En indikator for tjenestetilbudet i kommunene er også framstilt i kartform. Oversiktene i kapittel 6 og Vedlegg er basert på spesialkjøringsavtaler NIBR har med SSB. Tabellene er ment som et hjelpemiddel i det videre arbeid med senterutvikling i Hokksund.

## 8.4 Prossessorientert utvikling – eksempler og erfaringer

Et trekk ved norsk planlegging er en stadig sterkere vektlegging av medvirkning fra lokalsamfunnet gjennom prosesser der målet er å legge fra konkrete forslag til tiltak. Et eksempel på en slik prosess er prosjektet ”Handelsbyen Kongsberg” ble gjennomført av NIBR i samarbeid med flere lokale aktører. Målet var å bidra til at Kongsberg fremstår som en attraktiv by for innbyggere, næringsliv, handlende, turister og andre besøkende.

Den første medvirkningsprosessen hadde ca. 45 deltagere på et dagsseminar, der deltagerne gjennom gruppearbeid kom fram til en lang rekke med tiltak og initiativ som kan være med på å styrke Kongsberg som handelsby. En samlet oversikt over forslagene som ble lagt fram ble gruppert i følgende 6 temagrupper:

Markedsføring/samarbeid/informasjon/arrangementer

- Turisme
- Infrastruktur  
Utviklingen av Vestsida

- Utviklingen av Nymoen
- Handel/næringsutvikling/sentrumsutvikling/etablering

Et notat med alle synspunkter og forslag fra medvirkningsrunde 1 ble sendt ut på høring, og notatet sammen med innspillene fra høringsrunden var grunnlaget for neste steg i prosessen. Også resultatene fra en forbrukerundersøkelse og Kongsberg kommunes pågående arbeid med å bedre Kongsberg bys infrastruktur var med i grunnlaget for det videre arbeidet.

Neste steg i prosessen var å komme fram til konkrete tiltak og satsingsområder, foreta prioriteringer, plassere ansvar for oppfølging - ikke bare hos kommunen, men også hos andre med viktige oppfølgingsforutsetninger og kompetanse innen bestemte tiltaks- og satsingsområder. Dette ble satt inn i en tidsplan, der en skilte mellom tiltak på kort sikt, lang sikt, rituelle/årlige tiltak og tiltak der det er viktig å øve påvirkning/skape interesse/holdninger osv.

12 personer arbeidet videre med de synspunktene som kom fram under gruppediskusjonene i den første medvirkningsrunden. Personene som ble valgt ut til å arbeide videre med planene ble valgt ut fra ønske om å få med en mest mulig representativ gruppe mht. kompetanse, fagbakgrunn, interesse for temaområdene og geografisk tilhørighet innen Kongsberg by. To samarbeidet om ett tema, dvs. at 6 tomannsgrupper har videreført og tilrettelagt forslagene til handlingsplaner.

Tomannsgruppene ble satt sammen med tanke på den enkeltes interesseområde og kompetanse. Det har gitt tomannsgruppene muligheter til å komme med innspill og prioriterte tiltak der de har best forutsetninger for og helst ønsker å påvirke utviklingen. Samtidig har tomannsgruppene også hatt anledning til å komme med forslag innen temaområdene de ikke hadde hovedansvar for.

Temaområdene overlapper hverandre. Det betyr at gruppene har kommet med forslag til tiltak som også andre hadde på sin prioriteringsliste. Overlappinger viser interessefellesskap og fokus som er viktige, og er med i det videre arbeid, der det forutsettes at nødvendig samordning foretas.

*De foreliggende handlingsplanene* ble sendt ut til høring. Her fikk også alle som var med på det første gruppearbeidet anledning til å komme med innspill og kommentarer. Handlingsplanene som følger er satt inn i skjemaer som har følgende hovedpunkter:

- Tiltak/arbeidsoppgaver i prioritert rekkefølge
- Hovedansvar for planlegging /gjennomføring
- Andre medvirkende
- Oppstart
- Tidsramme
- Finansiering
- Informasjonsstrategi

Det skilles som nevnt mellom tiltak på kort sikt, lang sikt, rituelle/årlige tiltak og tiltak der det er viktig å øve påvirkning/skape interesse/holdninger osv. Det har ikke vært noe krav at gruppene skal ha svar til alle hovedpunktene for alle tiltakene, med vi forutsatte at en kom med forslag under hvert av hovedpunktene så langt som mulig.

Det ble så utarbeidet forslag til hvordan arbeidet videre skulle organiseres og følges opp. Blant annet var det aktuelt å ansette en person som skal ha som oppgave å bidra til igangsetting og gjennomføring av tiltak. Et styre bestående av blant annet Sølvsbyen, Kongsberg, Kongsberg Turistservice og Kongsberg kommune skulle følge opp og kvalitetssikre arbeidet med realiseringen av tiltak.

Utfordringen på Kongsberg var bl.a hvordan de to bydelene Vestsiden og Nymoen kunne utvikles til en spennende helhetsløsning, der innbyggerne i den eldre og nyere bebyggelsen og næringslivet bidro sammen

Prosesen på Kongsberg og tilsvarende prosesser i Modum og Vestby ga grunnlag for noen konklusjoner om hva som er viktig i gjennomføring av så bredt anlagte medvirkningsprosesser.

- Den innledende fasen er helt avgjørende for i hvilken grad en lykkes med prosessen
- Det må tas stilling til om en ønsker en bred satsing eller en spisset satsing
- Prosessen må bygge på et interessenøytralt faktagrunnlag
- Prosessen må være åpen, med bruk av media/internett
- Det må være en gjennomtenkt informasjonsstrategi
- Viljen til å utnytte lokal kompetanse må være til stede
- Alle sentrale interessegrupper må involveres tidlig og samtidig
- Prosessen må være resultatorientert
- Det må utarbeides handlingsplaner som er realistiske
- Ansvar for oppfølging må plasseres
- Kvalitetssikring av arbeidet er en del av prosessen
- Det må sikres gjennomføringskraft
- Noen tiltak kan settes i verk straks
- Signaleffekt og rekkefølgestrategi viktig

Ivaretas alle disse punktene er det grunn til å tro at en lykkes med arbeidet. Det som ikke kan understrekes sterkt nok er hvor viktig det er å gjøre et godt innledende arbeid før prosessen startes. Noe prosesserfaringen har vist er at når informasjon går ut i byen om hva som skal skje, vil det alltid være noen som føler seg forbigått. Det kan være miljøer, enkeltpersoner, foreninger m.m. som med rette hevder dette, ut fra erfaring og relevant kompetanse som de sitter med. Det finnes også metoder for å unngå at den kritikken kommer. I en tilsvarende prosess i Vestby kommune ble dette bedre ivaretatt:

- Alle sentrale interessegrupper ble invitert med i medvirkningsprosessens runde 1
- Alle foreninger og lag ble skriftlig invitert til å komme med innspill
- Det ble tilrettelagt for nettbasert medvirkning, der alle kunne komme med innspill på kommunedelplanen
- Ungdom ble involvert gjennom skoleprosjekter

På denne måten ble deltagelsen så inkluderende som det var mulig å få den, og innspillene var mange også fra de som ikke var direkte med i prosessarbeidet.

## 9 Oppsummering, konklusjon og anbefalinger

### 9.1 Bolig- og byutvikling

I et samfunnsmessig perspektiv ser vi det som viktig at et lokalt eiendomsutviklingselskap, eiet av Øvre Eiker kommune, får hånd om utviklingen av området til fellesskapets beste. Eiendommen har sentral beliggenhet i Hokksund sentrum inntil jernbanestasjonen, og utnyttelsen vil ha stor strategisk betydning for utviklingen av Hokksund by. Et godt resultat av utbyggingen vil være i tråd med nasjonale føringer for miljøvennlig byutvikling og intensjonene bak Buskerudbyen.

Ifølge *kommuneplanen* er det fortsatt et fortetningspotensial i Hokksund sentrum. Det bør vurderes hvordan fortetting og videreutviklingen av Hokksund sentrum skal ivaretas samtidig med utbygging av Hokksund vest, slik at en oppnår en helhetlig og best mulig utvikling av de ulike områdene i Hokksund.

Målene i *planprogrammet* om vekst i alle kommunens seks tettsteder og økt antall boliger som spredt boligbygging er neppe i tråd med overordnede føringer for samordnet areal- og transportplanlegging og målene for Buskerudbyen. Det vil selvsagt være mange andre gode argumenter for å styrke bosettingen i de øvrige tettstedene i kommunen, og dette dilemma bør derfor vurderes nærmere. Derimot kan det være vanskeligere å finne gode argumenter for spredt bosetting. Å legge en større del kommunens boligbygging til Hokksund vil kunne styrke Hokksund som knutepunkt og være et viktig argument for utbygging av Hokksund vest.

Kommuneplanen anslår en fortsatt befolkningsvekst med ca 1 prosent og et årlig boligbyggebehov i Hokksund på ca. 30 boliger. Dersom en større andel av boligbyggingen i kommunen lokaliseres til Hokksund sentrum og Hokksund vest i stedet for spredt boligbygging og boligbygging i de øvrige tettstedene, vil boligbehovet i Hokksund sentrum øke.

Det vil være viktig å få til en god sammenheng mellom Hokksund vest og sentrum for øvrig. Vi vil foreslå en åpning av Kirkeveien i tillegg til forbindelsen fra Tangengata. Det vil være viktig å legge mest mulig av parkeringen under bakken og skape best mulig sammenheng i bebyggelsen på begge sider av jernbanen. Den nye gata som er vist i *planskissen/byplanen for Hokksund sentrum* (Øvre Eiker kommune 2009) og områder for parkering mellom den nye veien og jernbanen vil kunne skape en unødig barriere mellom Hokksund vest og området rundt Stasjonsgata. Vistas anbefalinger om et kompakt sentrumsområde for handel kan synes å stå i motsetning

til ønsker om å utvikle sentrumsfunksjoner på begge sider av jernbanen. Det stiller derfor ekstra store krav til gode kommunikasjonslinjer og sammenheng i bebyggelsen.

Det kan se ut som Hokksunds beliggenhet mellom Kongsberg og Drammen representerer både trusler og muligheter. På den ene siden beskrives Hokksund i *Boligsosial handlingsplan* som attraktivt fordi en har både Drammen og Kongsberg innen pendleravstand. Samtidig fremgår det av *fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur* at kort avstand til disse regionsentre er en trussel pga handelslekkasje.

Utbygger ønsker en høy utnyttelse med en bymessig bebyggelse. I planleggingen av bebyggelsen bør en ta utgangspunkt i livet mellom husene, og utforming av uterommene med tydelig gatestruktur, plasser og parker. Bebyggelsen bør utformes slik at den støtter opp om uterommene, for eksempel en kvartalsstruktur, evt. en U-form eller en E-struktur som åpner mot kirkegården mot vest.

Parkering for boliger, butikker med mer og pendlerparkering bør i størst mulig grad legges under bakken for å frigjøre areal på bakkenivå. Det bør utarbeides en helhetlig plan for gang/sykkelveinetten i Hokksund for å stimulere flere til å gå/sykle til daglige gjøremål.

Tomteutnyttelsen for rene boligområder bør ikke overstige 150-200%. Vi vil anbefale maksimalt 4-5 etasjer. I en bymessig kvartalsbebyggelse kan en regne ca 10 boliger per daa. Boligbebyggelsen bør sikres gode og skjermede uterom, med plass for lek og opphold. Etasjetall i kombinasjon med % BYA kan være et mål på tomteutnyttelsen, alternativt Husbankens tidligere anbefaling om 25 m<sup>2</sup> felles uteareal i byboliger. Kommunen åpner for %BYA på 50%. Dette synes å være en høy og tett utnyttelse.

Det bør utvikles et sammensatt og variert boligtilbud. I tillegg til rimelige (utleie) boliger for ungdom og andre husstander med liten inntekt, bør det være boliger for godt voksne og for barnefamilier som ønsker et alternativ til eneboligen.

Utbygger ønsker å få til et allsidig byliv. Funksjonsblanding av boliger, service-butikks- og kulturformål krever detaljerte analyser av næringsgrunnet, slik omtalt i kap. I utformingen av bebyggelsen vil det være viktig å sørge for aktive fasader på gatenivå, dvs 15-20 innganger pr 100 meter fasadelengde, og minimum 6-10 innganger pr 100 meter fasadelengde.

## 9.2 Detaljhandels- og tjenesteutviklingen

Utviklingen av Hokksund som senter for innbyggere og omland har både positive og negative sider og enkelte klare utfordringer. Utviklingen i detaljhandelsomsetningen fram til høsten 2008, da finanskrisen la en demper på detaljhandelen i Norge, var positiv. Den stagnasjon vi kan se i Øvre Eiker for 2008 og 2009 er den samme som rammet detaljhandelen i de fleste kommunene i landet. Utviklingen og anslag for 2010 er generelt positiv for detaljhandelen, trolig også for Øvre Eiker kommune.

Dekningsgradsberegninger for detaljhandelen viser at det er en betydelig handelslekkasje fra Hokksund og Øvre Eiker. Omsetningen pr. innbygger bekrefter også dette. Skal Hokksund fremstå som et senter med større tiltrekningskraft fra et omland ut over egne kommunegrenser må sentrumsområdet fremstå med økt

attraktivt for flere av kommunens innbyggere og potensielle omlandskunder. Gjennomfartstrafikken og konkurransen fra kommunene Nedre Eiker, Drammen og Kongsberg er sentrale tema i den sammenheng.

En gjennomgang av faktorer som innvirker på kjøpekraftsgrunnlaget i Øvre Eiker viser mange positive trekk, bl.a en god befolkningsutvikling i kommune og tettsted og generelt bedre konjunkturer for handel og detaljhandelsforbruk.

Vi merker oss ellers at Øvre Eiker ikke fremstår med en næringsstruktur eller næringsutvikling som er typisk for et sted med ambisjoner om å være et regionsenter. Det mangler spesielt en del forretningsmessig tjenesteyting, transport og reiseliv og IT-relaterte næringer. Samtidig har kommunen en større primærnæringssektor enn det en kanskje ville forventet av en såpass "urban" kommune. Mangelen på tekniske og forretningsmessige tjenester kan forklares med den korte avstanden til Kongsberg, som fremstår som et nasjonalt teknologisenter.

At Hokksund har opplevd vekst, selv uten mange av de tradisjonelle bynæringene som har vokst mye i andre tettsteder, indikerer at potensialet for vekst via andre næringer er godt. Dette støttes også av den veksten vi har sett i tjenestetilbudet i kommunen.

Sentrumsutvikling i Hokksund handler ellers om å gjøre flere ting på en gang, samtidig som det finnes en visjon og en helhet som har en overbyggende rolle. Det handler om å styrke det nåværende sentrum samtidig som det aksepteres at et ekstersenter (Eiker Kjøpesenter) er og vil være en konkurrent til de tilbud som i dag er i sentrum.

Prosjektet Hokksund sentrum vest, hvis det realiseres, skal bidra til en miljøvennlig byutvikling for hele Hokksund sentrum. Det en må unngå er at Hokksund sentrum Vest blir et nytt konkurrerende delsentrum til bykjernen, og derved et tredje alternativ til å få dekket sentrumsfunksjoner. Dvs. at Hokksunds nåværende sentrum, Eiker kjøpesenter og Hokksund sentrum Vest alle tilbyr mange av de samme tilbudene. Det er nærliggende å si at det må tenkes komplementært, dvs. at en må se på mulighetene for at de tre delområdene utvikler ulike profiler, som kan gi synergieffekt til en god helhet. Det handler om å utvikle kvalitative fortrinn, og se på satsingsmuligheter både lokalt og regionalt. Måten å få til dette på kan være å involvere lokalsamfunnet på en kreativ og direkte måte. Det finnes flere eksempler på at det gjennom medvirkningsprosesser kan oppnås gode løsninger på både kort og lang sikt. En godt tilrettelagt prosess kan derfor gi nødvendig drakraft til å nå målene om Hokksund som framtidens stasjonsby, med en miljøvennlig profil.

---

## Litteratur

- Arge, K. Wågø, S. og Knudsen, W. (2008): *Valuta for pengene*. En studie av 15 boligprosjekter. SINTEF Byggforsk
- Bjørneboe, J. (2000): *Småbusområder. Bedre bebyggelsesplaner og fortetting med kvalitet*. Husbanken og Byggforsk, Håndbok 49
- Brevik, I. og Schmidt L. (2005): *Slik vil de eldre bo*. En undersøkelse av framtidige eldres boligpreferanser. NIBR rapport. Norsk institutt for by- og regionforskning
- Buskerud fylkeskommune (2003) Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur i Buskerud, del 1, retningslinjer for handel, service og senterstruktur
- Buskerud fylkeskommune (2005): Fylkesplan for Buskerud 2005-2008
- Buskerud fylkeskommune (2009): *Regional planstrategi for Buskerud 2009-2012*
- Buvik, K., og Cold, B. (1995): *Skoler og nærmiljø. Samlokalisering og sambruk*. SINTEF rapport
- Christophersen, J. og Lorange, R. (1992): *Nye boliger i byen. 28 boligprosjekter i indre Oslo*. Byggforsk prosjektrapport 100. Oslo
- Ellefsen, K. O. og Tvilde, D. (1991): *Realistisk byanalyse*. NTH. Trondheim
- Gunnarsjaa, A. (1999): *Arkitektur leksikon*. Abstract forlag. Oslo
- Guttu, J. (2008): *10 sjekkepunkter for utendørs bokvalitet i by*. NIBR notat 2008:113. Oslo.
- Guttu, J. og Martens, J.D. (1997): *Survey til beboere i sju byer*. NIBR rapport 1998:10
- Guttu, J. og Schmidt, L. (2008): *Fortett med vett*. Eksempler fra fire norske byer. Miljøverndepartementet, Husbanken, Norsk institutt for by- og regionforskning
- Guttu, J. og Schmidt, L. (2010): *Møtesteder i Bydel Søndre Nordstrand*. NIBR rapport 2010:19. Oslo.
- Guttu, J. og Thorén, A. K. H. (1996): *Fortetting med kvalitet. Bebyggelse og grønnstruktur*. Miljøverndepartementet, veileder T-1136

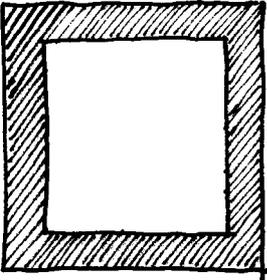
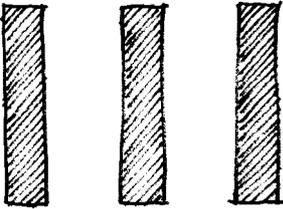
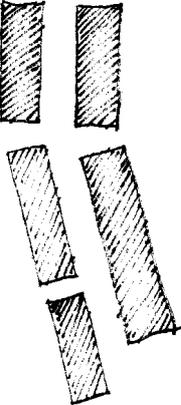
- Guttu, J. og Thorén, K. H. (1996): *Fortetting med kvalitet. Bebyggelse og grønnstruktur*. Miljøverndepartementet. Veileder T -1136
- Guttu, J., Hoen, A. L. og Vaskinn, I. (1992): *Tettstedsforbedring i Hokksund*. Del 1 Stedskarakter og byggeskikk. Øvre Eiker Kommune, Miljøverndepartementet
- Isdahl, B. (2007): *Nye byboliger*. Oslo. Norsk Form
- Kommunal- og regionaldepartementet og Husbanken (2000): *Gode Byboliger*. Erfaringer og anbefalinger fra Miljøbyprogrammet
- Linn, (1975): *Storgårdskvarteret. Ett bebyggelsesmönsters bakgrund och karaktär*. Statens institut för byggnadsforskning
- Martens, J.D. (2000): *Gode boligområder*, Husbanken
- Miljøverndepartementet (1993) : ”Rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal- og transportplanlegging”. Rundskriv T-5/93
- Miljøverndepartementet: (1991): *Gode utearealer i tettbygde strøk*. Veileder i planlegging og forbedring T-812.
- Norges byggforskningsinstitutt, (2001): *Fortetting i byområder*. Byggforskserien, Planløsning 312.047 Del I og Del II
- Rådberg, J. og Friberg, A. (1996): *Svenske stadstyper. Historikk, Exempel, Klassifisering*. Kungliga Tekniska Högskolan. Stockholm
- Schmidt, L. (red. 2009): *Små boliger – en kunnskapsoversikt*. NIBR rapport 2009:1. Oslo
- Schmidt, L. og Halvorsen Thoren, A.-K. (2001): *Bebyggelsestyper og bokenkvalitet i by*. En studie av storgårdskvartalet. Norsk institutt for by og regionforskning
- Schmidt, L. og Wilhjelm, H. (1999): *Mitt hus er din utsikt*. God byggeskikk for hus og land – hva, hvorfor og hvordan. Statens byggeskikkutvalg
- Skien kommune (1994): *Retningslinjer for planlegging av boområder*. Teknisk norm, del 1
- St. meld 31 (1992-93) : ”Den regionale planleggingen og arealpolitikken”
- St.meld. nr. 16 (2008–2009) ”Nasjonal transportplan 2010–2019”.
- St.meld.nr 23 (2003-2004): *Boligmeldingen*. Kommunal- og regionaldepartementet
- Statens vegvesen. Vegdirektoratet (1992): *Veg- og gateutforming*. Håndbok 017.
- Stavanger kommune (2008): *Levekår i Stavanger*. Geografisk fordeling. Rapport 3
- Svennar, E. (1970): *Tetthet i boligområder*. Byggforsk

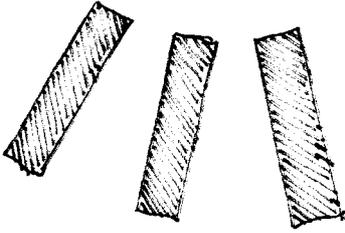
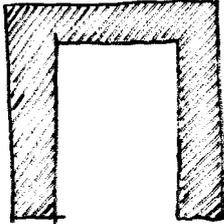
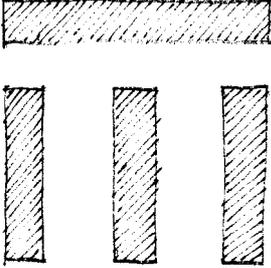
- 
- Tassel, H. H. (2007): ”Tilrettelegging for sykling gir økt fysisk aktivitet”. I *Miljø og helse. Fagtidsskrift for miljø, helse og samfunn* 4/07.
- Tennøy, A. mfl. (2009): *Kunnskapsgrunnlag for areal- og transportutvikling i Buskerudbyen 2025-2050*. TØI rapport 1020/2009
- Vestby, G.M. (red. 2006): Byenes attraktivitet. Hokksund i fokus. NIBR notat 2006:118
- Vista Analyse. (2006): *Hokksund sentrum nye muligheter. Utvikling for handel*
- Øvre Eiker Kommune (2007): *Sammen skaper vi et livskraftig Øvre Eiker* Kommuneplan for Øvre Eiker 2006 – 2018. Øvre Eiker Kommune
- Øvre Eiker Kommune (2008): *Boligsosial handlingsprogram 2008-2012*
- Øvre Eiker kommune (2010): *Stadfestet planprogram*. Revisjon av Kommuneplanen for Øvre Eiker 2010 – 2011. Øvre Eiker Kommune
- Øvre Eiker kommune: (2009): *Sammen om Utvikling av Hokksund by – retninger og perspektiver*.

# Vedlegg 1

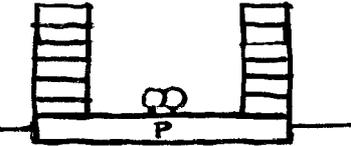
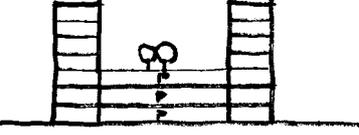
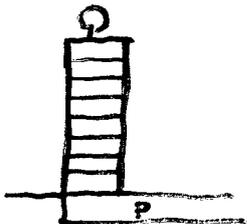
## Aktuelle bebyggelsestyper i tett by

### *Planformer*

	<p><b>Kvartal</b> Spikerfabrikken, Stavanger Bassengtomba, Trondheim Kongens verft, Kristiansand</p>
	<p><b>Lamell</b> Dyre Halses gate, Trondheim Ilsvika, Trondheim Startbo, Stavanger</p>
	<p><b>Gate</b> Georgenes verft, Bergen Kjøita, Kristiansand Lahelle brygge, Kristiansand</p>

	<p><b>Vifte</b> Strømsteinen, Stavanger Badedammen vest, Stavanger Kyrresborg, Bergen</p>
	<p><b>U-form</b> Rosenborg, Trondheim (flere U-er)</p>
	<p><b>E-form ("kam")</b> Otterdalstomta, Kristiansand Sandviken brygge, Bergen Hovedgårdstunet, Kristiansand</p>

*Snittformer*

	<p><b>Uteareal på terreng</b>  Rosenborg, Trondheim  Måseskjæret, Bergen  Spikerfabrikken, Stavanger  Stavanger brygge, Stavanger  Kvartal 12, Kristiansand,</p>
	<p><b>Uteareal over underjordisk garasje</b>  Dyre Halses gate, Trondheim  Ilsvika, Trondheim  Sandviken brygge, Bergen  Kyrresborg, Bergen  Startbo, Stavanger  Strømsteinen, Stavanger  Straen terrasse, Stavanger  Jåttavågen, Stavanger  Kjøita, Stavanger  Lahelle brygge, Stavanger  Otterdalstomta, Kristiansand</p>
	<p><b>Uteareal over underliggende bygning</b>  Bassengtomba, Trondheim  Byhaven, Trondheim</p>
	<p><b>Takterrasse</b>  Folkebadet, Trondheim</p>

## Vedlegg 2

# Eksempel på handlingsplaner innen temaområdet ”Infrastruktur” – Kongsberg kommune

### Infrastruktur

#### Kort sikt (praktiske/enkle/lett gjennomførbare tiltak, 0-1 år)

Tiltak/ Arbeidsoppgaver Prioritert rekkefølge	Hovedansvar for planlegging/ gjennomføring	Medvirkende	Opp- start	Tidsramme	Finansi- ering	Informa- sjons- strategi
Øke bredden på innkjøring på Gamlebrua	Statens vegvesen	Kongsberg kommune	Snarest	1 mnd	Statens Vegvesen	Annonse etter tiltaket er gjennomført
Rundkjøring i klokkerbakken.	Statens Vegvesen	Kongsberg kommune	2005	2005-2006	Statens Vegvesen	Ingen
Parkeringsplan ”markedsføre” nåværende parkeringer.	Kongsberg kommune	Næringsliv	2004	1.halvår 2005	Kongsber g kommune	Annonse Samarbeid med næringsliv
Parkering i Haspa parkeringsavgift	Kongsberg Kommune	Kommunen	2005	2005	Kongsberg kommune	Annonse Samarbeid med næringsliv
Skiltplan - Velkommen til - Skilt i byen....	Kongsberg Kommune	Sølvbyen, Statens Vegvesen	ASAP 2005	5 mnd2005	Kongsberg Kommune Næringsliv	Annonse Samarbeid med næringsliv
Tungtransport ledes via Gomsrud.	Statens Vegvesen	Kongsberg kommune	2005	2005	Statens Vegvesen	Skilt

**Infrastruktur****Lang sikt (tyngre viktige oppgaver som trenger tid)**

Tiltak/ Arbeidsoppgaver Prioritert rekkefølge	Hovedansvar for planlegging/ gjennomføring	Medvirkende	Oppstart	Tids- ramme	Finansi- ering	Informa- sjons- strategi
E-134 1. Kommunal beslutning 2. Vegvesen 3. Påvirke politisk	Statens Vegvesen	KK+private+ beboere i Kbg	Kommune- delplan blir beh. 1.halvår 2005	Snarest mulig, jmf. trafikk tall	Staten Andre finansmåt er må vurderes	Arbeide politisk i samarbeid med næringsliv
Oppgradering av Nybrua.	Kongsberg Kom	Befolkningen og næringsliv	2005	2005-2006	Kommun- en Næringsliv Private	Utstilling på biblioteket Egen arbeids- gruppe
Rundkjøring i Haspa inn til Bussedalen.	Statens Vegvesen	Kongsberg kommune	Snarest mulig	Ferdig 2007	Statens Vegvesen	Bruke dagens trafikk- telling for alt hva de er verdt

**Infrastruktur****Rituelle/årlige tiltak (markeringer/festivaler/markeder/handelens dag mv.)**

Tiltak/ Arbeidsoppgaver Prioritert rekkefølge	Hovedansvar for planlegging/ gjennomføring	Medvirkende	Oppstart	Tids- ramme	Finansi- ering	Informasjons- strategi
Jazzfestivalen Kongsbergmarken Vestsidendagene "Nattåpent" Glogerfestivalen Tilrettelegge for best mulig trafikkavvikling i.f.m. disse arrangem.	Arrangører Sølvbyen Kongsberg kommune	Arrangører Sølvbyen Kongsberg kommune	2005	2005	Alle	Annonse evt. egne info oppslag til det enkelte arrangem.

## Infrastruktur

Oppgaver som er vanskelig å gjennomføre, men der det er viktig å øve påvirkning for å oppnå resultater på sikt

Tiltak/ Arbeidsoppgaver Prioritert rekkefølge	Hovedansvar for planlegging/ gjennomføring	Medvirkende	Oppstart	Tids- ramme	Finansi- ering	Informa- sjons- strategi
Nytt kryss, Drammensvei/Ei- ker-veien	Kommunen Statens Vegvesen	Statens Vegvesen Kommunen Utbyggere	Snarest mulig	Ferdig 2007	Statens Vegvesen Utbyggere Kommunen	Arbeide politisk og gjennom næringsliv
Ny vei Kongsberg Nord (Baneveien)	Kommunen Statens Vegvesen		Senest 2007	2010	Statens Vegvesen Utbyggere Kommunen	Arbeide politisk og gjennom næringsliv
Gang og sykkelveier, til bedrifter og skoler. "Sykkelbyen Kongsberg".	Statens Vegvesen Kommunen	Statens Vegvesen Fylkes- kommunen Kongsberg kommune	2006	10 års periode	Statens Vegvesen Fylkes- kommunen Kongsberg kommune	Eget opplegg

## Vedlegg 3

### Varehandelsstatistikk 2008 og 2009 (SSB)

## 0624 Øvre Eiker

## Næring 45 og 47 2008

Tusen kr.

NACE	I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin	
<b>45</b>	<b>Motorvogn tjenester</b>	<b>593 615</b>	<b>88 792</b>	<b>127 279</b>	<b>99 849</b>	<b>84 149</b>	<b>103 475</b>	<b>90 072</b>
45.1	Motorvognhandel, unnt. motorsykler	:	:	:	:	:	:	:
45.11	Handel med biler og lette motorv.	:	:	:	:	:	:	:
45.112	Detalj. biler, unnt. motorsykler	:	:	:	:	:	:	:
45.19	Handel med andre motorvogner	:	:	:	:	:	:	:
45.192	Detalj. motorvogner el.	:	:	:	:	:	:	:
45.2	Rep. av motorvogner/unnt. motorsyk.	:	:	:	:	:	:	:
45.3	Del-/utstyrshdl. til motorvogner	<b>318 481</b>	47 624	75 228	51 647	43 618	55 807	44 557
45.31	Agent.-/engrosh. motorv./-deler m.m.	<b>274 356</b>	43 556	66 060	44 840	38 368	42 962	38 570
45.32	Detalj. deler/utstyr til motorvogn	<b>44 125</b>	4 068	9 167	6 807	5 251	12 845	5 987
45.4	Motorsykelhandel og -rep. m.m.	:	:	:	:	:	:	:
45.402	Detalj. motorsykler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
45.403	Motorsykelvedlikehold og -rep.	:	:	:	:	:	:	:
<b>47</b>	<b>Detalj.</b>	<b>926 145</b>	<b>133 775</b>	<b>142 095</b>	<b>163 414</b>	<b>155 956</b>	<b>162 708</b>	<b>168 196</b>
47.1	Butikkh. med bredt vareutvalg	<b>350 705</b>	52 073	56 511	59 595	57 932	58 123	66 471
47.11	Butikkh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.111	Butikkh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.112	Kioskh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.19	Butikkh. bredt vareutvalg el.	:	:	:	:	:	:	:
47.2	Spesialforr. nær.- og nytelsesmidl.	:	:	:	:	:	:	:
47.24	Butikkh. baker-, konditorvarer m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.241	Butikkh. baker- og konditorvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.25	Butikkh. drikkevarer	:	:	:	:	:	:	:
47.251	Butikkh. vin og brennevin	:	:	:	:	:	:	:
47.29	Butikkh. nær.- og nytelsesmidler el.	:	:	:	:	:	:	:
47.291	Butikkh. helsekost	:	:	:	:	:	:	:
47.3	Detalj. drivstoff til motorvogner	<b>157 023</b>	22 854	24 433	28 249	29 269	27 899	24 320
47.4	Butikkh. med IKT-utstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.42	Butikkh. telekommunikasjonsutstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.43	Butikkh. audio- og videoutstyr	:	:	:	:	:	:	:

NACE		I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
47.5	Butikkh. med andre husholdningsvarer	<b>265 952</b>	38 337	38 572	47 908	45 521	52 131	43 482
47.51	Butikkh. tekstiler og utstyrvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.52	Butikkh. jernv., fargev. og glass	<b>188 651</b>	25 947	27 561	36 424	32 859	38 433	27 428
47.521	Byggvarehus m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.522	Butikkh. jernvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.523	Butikkh. fargevarer	:	:	:	:	:	:	:
47.524	Butikkh. trelast	:	:	:	:	:	:	:
47.529	Butikkh. byggevarer el.	:	:	:	:	:	:	:
47.53	Butikkh. tapet/gulvtepper/gardiner	:	:	:	:	:	:	:
47.533	Butikkh. gardiner	:	:	:	:	:	:	:
47.54	Butikkh. el. hush.apparater	:	:	:	:	:	:	:
47.59	Butikkh. møbler/belys.utstyr m.m.	<b>28 479</b>	4 709	4 196	3 964	3 847	5 446	6 316
47.591	Butikkh. møbler	:	:	:	:	:	:	:
47.593	Butikkh. kjøkkenutstyr/steintøy m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.599	Butikkh. innredningsartikler el.	:	:	:	:	:	:	:
47.6	Butikkh. med bøker, musikkart. etc.	<b>20 561</b>	3 270	3 054	3 323	3 713	2 992	4 210
47.61	Butikkh. bøker	:	:	:	:	:	:	:
47.62	Butikkh. aviser og papirvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.64	Butikkh. sportsutstyr	<b>8 357</b>	1 111	1 256	1 834	1 662	1 029	1 465
47.641	Butikkh. sportsutstyr	<b>8 357</b>	1 111	1 256	1 834	1 662	1 029	1 465
47.65	Butikkh. spill og leker	:	:	:	:	:	:	:
47.7	Annen butikkhandel	<b>107 078</b>	14 416	16 511	21 449	16 739	17 154	20 810
47.71	Butikkh. klær	<b>15 463</b>	1 918	2 530	3 089	2 182	2 826	2 918
47.72	Butikkh. skotøy og lærvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.721	Butikkh. skotøy	:	:	:	:	:	:	:
47.73	Butikkh. apotekvarer	<b>50 451</b>	7 234	8 059	8 671	8 268	8 465	9 755
47.75	Butikkh. kosmetikk og toalettart.	:	:	:	:	:	:	:
47.76	Butikkh. blomster/planter m.m.	<b>22 348</b>	2 646	3 343	6 466	3 627	2 777	3 488
47.761	Butikkh. blomster og planter	:	:	:	:	:	:	:
47.762	Butikkh. kjæledyr m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.77	Butikkh. ur, gull- og sølvvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.772	Butikkh. gull- og sølvvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.78	Butikkh. nye varer i spes.forr. el.	<b>11 472</b>	1 606	1 571	2 058	1 722	1 994	2 522
47.781	Butikkh. fotoutstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.782	Butikkh. optiske artikler	:	:	:	:	:	:	:
47.789	Butikkh. el.	<b>3 510</b>	389	527	617	527	582	868

NACE	I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
47.79	Butikkh. brukte varer	:	:	:	:	:	:
47.799	Butikkh. brukte varer el.	:	:	:	:	:	:
47.9	Detaljh. utenom utsalgssted	:	:	:	:	:	:
47.91	Postordreh. og handel via Internett	:	:	:	:	:	:
47.912	Postord.-/Interneth. tekstiler m.m.	:	:	:	:	:	:
47.919	Postord.-/Interneth. ellers	:	:	:	:	:	:
47.99	Detaljh. utenom utsalgssted el.	:	:	:	:	:	:

## Tegnforklaring

. Tall kan ikke forekomme

: Tall kan ikke offentligjøres

0 Mindre enn 0,5 av den brukte enhet

- Null

© Statistisk sentralbyrå 2009

## 0624 Øvre Eiker

## Næring 45 og 47 2009

		Tusen kr.						
NACE		I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
<b>45</b>	<b>Motorvogntjenester</b>	<b>589 432</b>	<b>84 619</b>	<b>92 496</b>	<b>89 538</b>	<b>106 199</b>	<b>111 199</b>	<b>105 380</b>
45.1	Motorvognhandel, unnt. motorsykler	<b>168 250</b>	23 843	24 103	25 998	29 666	33 140	31 499
45.11	Handel med biler og lette motorv.	:	:	:	:	:	:	:
45.112	Detalj. biler, unnt. motorsykler	:	:	:	:	:	:	:
45.19	Handel med andre motorvogner	:	:	:	:	:	:	:
45.192	Detalj. motorvogner el.	:	:	:	:	:	:	:
45.2	Rep. av motorvogner/unnt. motorsyk.	:	:	:	:	:	:	:
45.3	Del-/utstyrshdl. til motorvogner	<b>275 134</b>	39 528	45 070	39 605	53 798	49 851	47 282
45.31	Agent.-/engrosh. motorv./-deler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
45.32	Detalj. deler/utstyr til motorvogn	:	:	:	:	:	:	:
45.4	Motorsykelhandel og -rep. m.m.	:	:	:	:	:	:	:
45.402	Detalj. motorsykler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
45.403	Motorsykelvedlikehold og -rep.	:	:	:	:	:	:	:
<b>47</b>	<b>Detalj.</b>	<b>955 818</b>	<b>132 880</b>	<b>144 981</b>	<b>171 792</b>	<b>161 405</b>	<b>168 141</b>	<b>176 619</b>
47.1	Butikkh. med bredt vareutvalg	<b>375 303</b>	55 266	61 321	64 272	61 600	62 884	69 960
47.11	Butikkh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.111	Butikkh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.112	Kioskh. bredt utvalg nær.midler m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.19	Butikkh. bredt vareutvalg el.	:	:	:	:	:	:	:
47.2	Spesialforr. nær.- og nytelsesmidl.	<b>32 303</b>	4 112	4 857	5 275	5 377	5 104	7 577
47.24	Butikkh. baker-, konditorvarer m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.241	Butikkh. baker- og konditorvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.25	Butikkh. drikkevarer	:	:	:	:	:	:	:
47.251	Butikkh. vin og brennevin	:	:	:	:	:	:	:
47.29	Butikkh. nær.- og nytelsesmidler el.	:	:	:	:	:	:	:
47.291	Butikkh. helsekost	:	:	:	:	:	:	:
47.3	Detalj. drivstoff til motorvogner	<b>154 628</b>	21 711	24 170	28 619	27 564	26 742	25 822
47.4	Butikkh. med IKT-utstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.43	Butikkh. audio- og videoutstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.5	Butikkh. med andre husholdningsvarer	<b>247 716</b>	33 204	33 076	46 666	44 074	48 381	42 314
47.51	Butikkh. tekstiler og utstyrsvarer	:	:	:	:	:	:	:

NACE	I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
47.52 Butikkh. jernv., fargev. og glass	<b>174 010</b>	20 525	23 483	35 723	31 939	35 399	26 940
47.521 Byggvarehus m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.522 Butikkh. jernvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.523 Butikkh. fargevarer	:	:	:	:	:	:	:
47.524 Butikkh. trelast	:	:	:	:	:	:	:
47.529 Butikkh. byggevarer el.	:	:	:	:	:	:	:
47.54 Butikkh. el. hush.apparater	:	:	:	:	:	:	:
47.59 Butikkh. møbler/belys.utstyr m.m.	<b>28 968</b>	5 224	3 850	4 366	4 467	5 340	5 721
47.591 Butikkh. møbler	:	:	:	:	:	:	:
47.593 Butikkh. kjøkkenutstyr/steintøy m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.599 Butikkh. innredningsartikler el.	:	:	:	:	:	:	:
47.6 Butikkh. med bøker, musikkart. etc.	<b>21 374</b>	3 213	3 227	3 324	3 793	3 244	4 573
47.61 Butikkh. bøker	:	:	:	:	:	:	:
47.62 Butikkh. aviser og papirvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.64 Butikkh. sportsutstyr	<b>8 435</b>	1 294	1 209	1 572	1 612	1 119	1 630
47.641 Butikkh. sportsutstyr	<b>8 435</b>	1 294	1 209	1 572	1 612	1 119	1 630
47.65 Butikkh. spill og leker	:	:	:	:	:	:	:
47.7 Annen butikkhandel	<b>113 042</b>	13 920	16 582	22 075	17 392	19 590	23 484
47.71 Butikkh. klær	<b>17 718</b>	1 601	2 390	2 954	2 245	3 962	4 567
47.72 Butikkh. skotøy og lærvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.721 Butikkh. skotøy	:	:	:	:	:	:	:
47.722 Butikkh. reiseeff. og andre lærvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.73 Butikkh. apotekvarer	<b>54 464</b>	7 395	8 571	9 762	8 685	9 368	10 682
47.75 Butikkh. kosmetikk og toalettart.	:	:	:	:	:	:	:
47.76 Butikkh. blomster/planter m.m.	<b>19 290</b>	2 171	2 814	5 649	2 847	2 557	3 251
47.761 Butikkh. blomster og planter	:	:	:	:	:	:	:
47.762 Butikkh. kjæledyr m.m.	:	:	:	:	:	:	:
47.77 Butikkh. ur, gull- og sølvvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.772 Butikkh. gull- og sølvvarer	:	:	:	:	:	:	:
47.78 Butikkh. nye varer i spes.forr. el.	<b>14 685</b>	1 863	1 725	2 691	2 629	2 561	3 216
47.781 Butikkh. fotoutstyr	:	:	:	:	:	:	:
47.782 Butikkh. optiske artikler	:	:	:	:	:	:	:
47.789 Butikkh. el.	<b>6 879</b>	660	705	1 270	1 315	1 275	1 654
47.9 Detaljh. utenom utsalgssted	:	:	:	:	:	:	:
47.91 Postordreh. og handel via Internett	:	:	:	:	:	:	:
47.912 Postordreh./Internett. tekstiler m.m.	:	:	:	:	:	:	:

---

NACE		I alt	1. termin	2. termin	3. termin	4. termin	5. termin	6. termin
47.919	Postord./-Interneth. ellers	:	:	:	:	:	:	:
47.99	Detalj. utenom utsalgssted el.	:	:	:	:	:	:	:

## Tegnforklaring

. Tall kan ikke forekomme

: Tall kan ikke offentligjøres

0 Mindre enn 0,5 av den brukte enhet

- Null

© Statistisk sentralbyrå 2010

## Vedlegg 4

Antall tilbydere av tjenester 1998 – 2010 og antall  
sysselsatte innen tjenester 1998-2010

## Antall tilbydere av tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0602 Drammen							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	83	86	80	70	68	69	67	26	31	31	27	29	30	30
01 Klesbutikker	73	87	83	84	90	100	112	32	30	21	23	21	36	37
02 Apotek	9	5	7	8	9	9	9	4	3	4	4	4	4	4
03 Bokhandlere	17	12	14	17	18	17	12	9	6	6	3	4	5	5
04 Spesialbutikker dagligvarer	66	52	29	32	25	27	24	28	23	11	10	11	10	10
05 Spesialbutikker ellers	420	387	315	286	295	292	265	132	129	137	106	108	113	111
06 Butikker med bredt utvalg	18	14	18	20	19	18	20	7	5	7	7	8	10	8
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	60	59	62	64	76	72	71	38	37	39	39	39	38	34
08 Reparasjon av kjøretøy	87	87	75	73	79	72	89	25	26	20	18	22	28	32
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	24	18	18	18	17	14	14	13	11	9	8	7	6	6
0A Reparasjon av forbruksvarer	29	27	27	22	21	15	11	14	13	6	6	7	5	7
10 Reiseliv - overnatting	5	2	3	10	6	6	7	4	4	3	7	7	8	8
11 Restauranter og kafeer	95	88	82	93	83	89	88	30	35	29	35	30	34	36
12 Annen serveringsvirksomhet	39	41	42	39	39	43	55	16	12	12	13	15	12	18
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	24	19	23	27	29	27	32	2	5	8	3	5	7	8
14 Drosjebiltransport	54	52	52	70	76	79	97	23	14	13	18	20	24	26
15 Annen persontransport	24	34	29	31	22	21	26	11	11	13	7	7	9	8
20 Posttjenester	12	10	14	12	11	10	9	7	6	7	6	6	4	4
21 Banktjenester	14	14	16	14	17	17	16	8	5	6	7	6	7	7
22 Andre finansielle tjenester	11	11	8	9	9	11	9	4	4	3	2	2	2	1
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	5	4	2	15	22	27	37	2	1	3	11	15	20	17
24 Arkitektvirksomhet	32	25	26	33	24	26	29	7	7	7	6	4	4	8
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	11	13	26	28	38	42	40	2	6	7	6	8	9	10
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	81	87	87	85	110	108	134	24	29	26	34	42	45	61
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	9	5	5	5	5	6	6	3	1	1	1	1	1	1
31 Grunnskoleundervisning	20	20	20	20	21	19	19	12	13	14	14	16	16	16
32 Videregående skole	10	11	13	12	15	10	8	7	8	7	7	7	7	5
33 Universitets- og høyskoleundervisning	2	2	2	2	3	4	3	1	2	3	3	2	3	2
34 Trafikkskoleundervisning	21	14	11	14	11	11	11	6	5	5	3	4	4	2

Tjeneste	0602 Drammen							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
35 Annen opplæring	35	44	51	67	70	83	82	9	12	14	21	18	20	21
40 Allmenn legetjeneste	39	24	42	33	42	53	68	17	14	20	20	26	33	40
41 Almennelige somatiske sykehus og poliklinikker	1	1	2	3	4	4	4	1	1	1	1	2	2	2
42 Almennelige somatiske sykehjem	1	1	1	9	10	9	9	0	0	0	5	5	5	5
43 Spesialiserte legetjenester	17	20	28	24	25	28	25	3	2	3	4	2	3	4
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	5	5	3	3	3	3	2	0	0	0	0	0	0	0
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	7	6	8	7	13	11	14	3	2	3	3	3	2	3
46 Klinisk psykologtjeneste	7	8	12	8	10	15	10	6	4	4	4	3	5	3
47 Tannhelsetjenester	57	57	57	50	52	59	65	16	16	17	19	22	27	27
48 Fysioterapitjeneste	7	4	4	31	40	57	64	0	0	0	20	25	26	27
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	18	14	31	6	6	5	5	9	10	20	2	1	1	1
4A Andre forebyggende helsetjenester	11	13	15	20	22	20	29	4	5	6	6	6	5	9
4B Andre helsetjenester	4	3	11	69	98	136	128	0	2	4	33	29	41	42
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	6	8	8	12	23	24	23	3	5	4	4	5	5	5
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	14	2	2	4	4	5	5	0	0	0	2	2	2	3
52 Hjemmehjelp	55	55	55	0	0	4	6	32	27	29	5	3	3	3
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	6	2	2	2	3	1	2	9	6	6	0	0	0	0
54 Andre omsorgsinstitusjoner	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	3	3	3
55 Barnehager og barneparker	2	4	5	60	64	73	70	0	0	1	31	28	30	29
56 SFO	0	0	0	0	15	15	15	0	0	0	0	10	10	10
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	44	41	47	55	0	0	0	10	10	10	11
60 Generelt fritidstilbud	3	4	5	9	7	13	41	0	3	3	3	6	10	16
61 Biblioteker og arkiver	2	2	2	2	2	2	3	4	3	3	4	4	4	4
62 Andre kulturelle fritidstilbud	7	10	14	15	23	26	16	4	4	5	5	6	10	6
63 Idrettstilbud	7	7	7	35	29	37	36	5	5	6	17	19	17	17
80 Justissektor	7	7	7	7	7	7	7	4	4	3	2	2	2	2
81 Brannvern og redningstjeneste	2	2	3	3	3	2	3	3	3	3	3	3	3	3
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	14	15	14	10	8	6	7	6	6	4	4	4	4	4
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	3	2	2	3	3	6	7	1	1	1	1	1	3	2
84 Andre tjenester	26	28	21	22	19	26	25	11	9	9	10	8	9	13

Tjeneste	0602 Drammen							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	105	104	100	102	123	121	136	44	40	37	42	42	40	42
91 Personlig tjenesteyting ellers	28	28	22	20	31	34	53	8	9	13	10	12	20	24
	3 246	3 626	3 774	3 379	3 608	3 698	3 730	1 406	1 497	1 506	1 442	1 499	1 492	554

## Antall tilbydere av tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	10	11	11	9	9	9	7	25	25	19	14	14	12	12
01 Klesbutikker	1	1	0	0	0	0	0	6	7	12	12	14	14	13
02 Apotek	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2
03 Bokhandlere	0	0	0	0	0	0	0	2	2	2	2	2	2	2
04 Spesialbutikker dagligvarer	2	0	0	0	1	0	1	12	15	6	5	5	2	1
05 Spesialbutikker ellers	10	10	8	10	7	6	6	51	53	54	48	50	47	48
06 Butikker med bredt utvalg	1	1	1	0	0	0	0	3	5	4	5	5	4	5
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	4	3	4	6	6	6	4	18	18	22	23	26	24	20
08 Reparasjon av kjøretøy	14	16	14	12	11	11	12	14	17	16	18	20	21	27
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	4	4	4	4	4	3	3	9	8	7	7	5	5	6
0A Reparasjon av forbruksvarer	0	0	0	0	0	0	0	6	7	8	4	5	5	6
10 Reiseliv - overnatting	4	3	3	6	6	4	5	1	1	2	4	6	5	4
11 Restauranter og kafeer	4	5	3	3	3	2	3	15	12	6	7	6	6	7
12 Annen serveringsvirksomhet	2	1	3	2	4	2	2	5	4	4	4	6	5	7
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	1	1	1	2	1	1	2	0	1	2	1	3	2	1
14 Drosjebiltransport	5	4	4	4	4	3	3	13	19	15	15	16	11	12
15 Annen persontransport	1	2	3	4	4	4	4	3	7	3	3	4	7	7
20 Posttjenester	4	2	3	3	3	0	0	4	4	4	4	4	2	2
21 Banktjenester	2	3	3	3	2	2	2	6	4	4	4	4	4	4
22 Andre finansielle tjenester	2	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	1	1	1
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	0	0	0	1	1	2	4	0	0	0	1	3	4	3
24 Arkitektvirksomhet	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	1	3	2	1
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	0	0	0	0	1	2	1	1	1	1	1	2	1	1
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	2	1	3	1	1	1	1	5	7	11	9	12	17	19
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	0	0	1	1	1	0	0	4	3	3	3	4	3	3
31 Grunnskoleundervisning	4	4	4	4	4	4	4	7	7	7	7	7	7	7
32 Videregående skole	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	3	3	3	3

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
33 Universitets- og høyskoleundervisning	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0
34 Trafikkskoleundervisning	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	2	2
35 Annen opplæring	2	1	4	4	3	2	3	9	9	10	12	9	10	10
40 Allmenn legetjeneste	2	2	2	1	4	3	3	8	9	16	14	13	11	17
41 Alminnelige somatiske sykehus og poliklinikker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 Alminnelige somatiske sykehjem	0	0	0	1	1	1	1	2	0	0	1	2	1	1
43 Spesialiserte legetjenester	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	2
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	0	0	0	0	0	0	0	3	4	4	4	3	2	2
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	0	0	0	0	0	0	0	1	3	2	2	4	3	3
46 Klinisk psykologtjeneste	3	3	3	0	0	0	0	2	2	2	4	4	5	7
47 Tannhelsetjenester	1	0	1	1	1	1	1	7	7	8	10	11	10	9
48 Fysioterapitjeneste	0	0	0	1	5	5	4	0	0	2	12	13	15	18
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	2	1	1	0	0	1	1	6	4	10	1	1	1	1
4A Andre forebyggende helsetjenester	1	1	1	3	3	2	2	3	2	2	6	7	7	9
4B Andre helsetjenester	1	1	1	5	5	5	6	2	2	3	14	20	13	15
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	0	0	1	0	1	1	1	3	4	4	3	2	3	2
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	0	0	0	2	4	4	5	4	4	4	3	8	8	10
52 Hjemmehjelp	5	5	5	1	2	2	2	12	13	14	0	1	0	1
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	3	2	2	0	0	0	0	4	2	1	4	3	0	0
54 Andre omsorgsinstitusjoner	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	2
55 Barnehager og barneparkar	0	0	0	5	5	5	5	2	1	1	15	16	21	22
56 SFO	0	0	0	0	1	1	1	0	0	0	0	5	5	5
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	1	4	4	4	0	0	0	6	9	9	9
60 Generelt fritidstilbud	3	3	3	2	0	0	1	1	1	1	0	1	1	4
61 Biblioteker og arkiver	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
62 Andre kulturelle fritidstilbud	0	0	0	1	3	2	2	2	3	2	7	6	6	6
63 Idrettstilbud	0	2	3	4	4	4	4	4	4	4	9	10	11	13
80 Justissektor	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
81 Brannvern og redningstjeneste	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	3	3	3	3	3	3	3	2	2	2	2	2	2	2

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	1	1	1	1	1	1	2	1	1	1	1	1	1	2
84 Andre tjenester	2	2	2	2	2	2	3	7	5	6	7	6	7	7
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	7	7	8	8	8	7	6	16	18	19	22	25	23	25
91 Personlig tjenesteyting ellers	1	1	0	0	1	2	4	3	4	5	4	5	6	8
	611	623	610	574	566	573	558	1 053	1 085	1 033	955	957	969	971

## Antall tilbydere av tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0624 Øvre Eiker							0625 Nedre Eiker						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	23	18	18	17	17	17	15	25	22	23	23	22	21	18
01 Klesbutikker	10	10	12	8	10	10	10	24	25	19	22	27	31	34
02 Apotek	1	1	1	2	2	3	3	1	1	2	2	2	2	2
03 Bokhandlere	2	2	2	1	1	3	3	3	3	3	2	2	1	6
04 Spesialbutikker dagligvarer	7	11	9	6	2	4	4	17	16	6	5	5	5	7
05 Spesialbutikker ellers	76	69	58	57	49	52	52	93	88	79	81	82	89	81
06 Butikker med bredt utvalg	7	5	2	2	2	3	4	5	4	5	6	8	8	9
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	24	25	28	28	30	33	32	15	16	17	19	21	17	22
08 Reparasjon av kjøretøy	21	24	22	28	36	28	35	28	26	24	23	24	26	33
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	7	8	11	9	7	6	6	8	7	5	5	4	4	3
0A Reparasjon av forbruksvarer	9	11	6	6	4	3	4	7	8	3	3	3	2	1
10 Reiseliv - overnatting	1	1	2	4	3	3	3	0	0	0	0	0	0	1
11 Restauranter og kafeer	16	13	12	12	14	12	12	22	19	16	14	18	18	21
12 Annen serveringsvirksomhet	9	10	8	10	12	12	10	7	6	9	8	6	8	8
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	2	1	2	2	2	7	7	3	2	3	4	1	3	3
14 Drosjebiltransport	12	10	13	11	9	9	9	25	26	22	16	19	17	18
15 Annen persontransport	6	7	4	4	4	6	7	2	5	4	4	3	1	1
20 Posttjenester	4	4	4	4	4	2	2	5	3	4	4	4	3	2
21 Banktjenester	4	4	4	4	4	4	5	3	4	4	4	4	4	4
22 Andre finansielle tjenester	3	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	1	1	1	2	7	6	7	0	0	0	2	11	10	11
24 Arkitektvirksomhet	2	3	2	2	3	2	2	2	4	3	3	3	5	5
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	1	2	3	4	6	8	7	1	1	3	4	5	6	6
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	11	10	18	21	23	18	23	20	25	23	33	29	22	38
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	1	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	2	3	2
31 Grunnskoleundervisning	8	8	8	8	8	8	8	13	11	12	12	13	12	12
32 Videregående skole	3	3	2	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
33 Universitets- og høgskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tjeneste	0624 Øvre Eiker							0625 Nedre Eiker						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
34 Trafikkskoleundervisning	2	1	2	3	2	2	2	1	0	0	0	1	1	2
35 Annen opplæring	7	10	14	19	16	17	18	2	7	11	12	17	16	20
40 Allmenn legetjeneste	7	9	12	9	11	15	16	8	3	14	13	15	16	16
41 Alminnelige somatiske sykehus og poliklinikker	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 Alminnelige somatiske sykehjem	3	1	1	1	1	2	2	0	0	0	3	3	3	3
43 Spesialiserte legetjenester	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0	0
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	2	1	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	1
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	2	2	3	4
46 Klinisk psykologtjeneste	2	2	2	0	0	1	1	0	0	1	0	1	0	0
47 Tannhelsetjenester	5	6	9	13	13	14	12	9	10	10	10	10	10	13
48 Fysioterapitjeneste	0	0	0	16	15	18	23	0	2	2	7	9	7	7
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	7	4	11	1	1	1	1	2	2	5	1	1	1	1
4A Andre forebyggende helsetjenester	3	3	3	2	3	3	6	2	3	4	5	10	9	14
4B Andre helsetjenester	0	0	0	20	25	26	26	1	1	2	13	20	28	37
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	1	2	2	1	3	5	3	1	1	1	2	2	3	3
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	0	0	0	5	11	9	9	0	0	0	0	10	10	10
52 Hjemmehjelp	14	12	14	1	2	3	3	22	30	32	0	2	2	4
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	4	5	5	0	0	1	1	1	0	0	0	0	0	0
54 Andre omsorgsinstitusjoner	2	2	2	2	3	2	2	1	1	1	1	1	1	2
55 Barnehager og barneparken	1	1	1	15	19	23	25	0	1	2	37	37	38	34
56 SFO	0	0	0	0	7	6	6	0	0	0	0	6	6	6
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	7	7	5	6	0	0	0	5	7	9	10
60 Generelt fritidstilbud	0	0	2	2	2	3	8	1	1	1	2	3	4	13
61 Biblioteker og arkiver	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
62 Andre kulturelle fritidstilbud	2	2	3	3	2	4	8	0	1	2	1	3	2	1
63 Idrettstilbud	2	2	2	14	18	14	12	2	1	1	5	12	17	20
80 Justissektor	3	3	3	3	3	3	3	1	1	1	1	1	1	1
81 Brannvern og redningstjeneste	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	2	2	2	2	5	5	5	3	1	1	1	2	2	2
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	1	1	1	1	1	3	4	1	1	1	1	1	1	1

NIBR- notat 2010:111

Tjeneste	0624 Øvre Eiker							0625 Nedre Eiker						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
84 Andre tjenester	9	10	7	8	7	8	8	5	4	3	4	4	3	7
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	22	18	20	26	24	29	27	29	26	26	28	28	27	32
91 Personlig tjenesteyting ellers	7	5	8	7	7	15	17	8	5	5	7	10	14	16
	1 253	1 295	1 286	1 195	1 240	1 232	1 255	925	1 014	1 039	97	975	1 052	1 053

## Antall tilbydere av tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0631 Flesberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	5	6	7	6	6	5	5
01 Klesbutikker	2	3	1	1	1	0	0
02 Apotek	0	0	0	0	0	0	0
03 Bokhandlere	0	0	0	0	0	0	0
04 Spesialbutikker dagligvarer	1	3	2	2	1	0	0
05 Spesialbutikker ellers	6	6	7	7	4	5	3
06 Butikker med bredt utvalg	0	0	0	0	0	0	0
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	5	6	4	3	4	3	3
08 Reparasjon av kjøretøy	5	4	4	5	5	7	8
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	1	1	1	2	2	2	1
0A Reparasjon av forbruksvarer	1	2	2	0	0	0	0
10 Reiseliv - overnatting	2	1	2	6	3	3	3
11 Restauranter og kafeer	4	3	3	3	4	4	5
12 Annen serveringsvirksomhet	1	2	2	2	1	1	2
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	0	0	0	1	0	1	1
14 Drosjebiltransport	5	3	1	1	0	0	0
15 Annen persontransport	4	4	4	3	4	3	4
20 Posttjenester	3	1	1	2	2	1	1
21 Banktjenester	1	1	1	1	1	0	0
22 Andre finansielle tjenester	0	0	0	0	0	0	0
23 Etterforskning, vaktjenester og vaktmestertjenester	0	0	0	1	0	0	3
24 Arkitektvirksomhet	1	1	0	0	1	0	1
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	0	0	1	1	1	1	1
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	1	1	1	1	2	2	0
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	0	0	0	0	0	0	0
31 Grunnskoleundervisning	3	3	3	3	3	4	3
32 Videregående skole	0	0	0	0	0	0	0
33 Universitets- og høyskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0

## 0631 Flesberg

Tjeneste	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
34 Trafikkskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0
35 Annen opplæring	1	0	1	3	2	2	1
40 Allmenn legetjeneste	2	1	2	2	2	2	2
41 Almennelige somatiske sykehus og poliklinikker	0	0	0	0	0	0	0
42 Almennelige somatiske sykehjem	1	1	0	1	1	1	1
43 Spesialiserte legetjenester	0	0	0	0	0	0	0
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	0	0	0	0	0	0	0
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	0	0	0	0	0	0	0
46 Klinisk psykologtjeneste	0	0	0	0	0	0	0
47 Tannhelsetjenester	1	1	1	1	1	1	1
48 Fysioterapitjeneste	0	0	1	1	1	2	3
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	2	1	1	0	1	1	1
4A Andre forebyggende helsetjenester	1	1	1	1	1	2	1
4B Andre helsetjenester	1	2	2	2	0	0	1
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	0	0	0	1	2	2	2
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	0	0	1	0	0	2	2
52 Hjemmehjelp	4	4	4	0	0	0	1
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	2	1	0	1	1	1	1
54 Andre omsorgsinstitusjoner	1	1	1	1	1	1	1
55 Barnehager og barneparker	0	0	0	5	6	4	5
56 SFO	0	0	0	0	3	3	3
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	2	1	1	2
60 Generelt fritidstilbud	0	0	0	1	1	1	0
61 Biblioteker og arkiver	1	1	1	1	1	1	1
62 Andre kulturelle fritidstilbud	1	1	1	1	1	1	1
63 Idrettstilbud	0	0	0	1	1	2	2
80 Justissektor	1	1	1	1	1	1	1
81 Brannvern og redningstjeneste	0	0	0	0	1	1	1
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	3	3	2	2	2	2	2
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	1	1	1	1	1	1	1
84 Andre tjenester	1	0	0	0	0	0	0

NIBR- notat 2010:111

---

0631 Flesberg							
Tjeneste	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	5	4	3	3	3	4	5
91 Personlig tjenesteyting ellers	1	2	1	0	0	0	2
	376	392	361	360	334	349	337

## Antall sysselsatte innen tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0602 Drammen							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	683	683	744	795	768	835	762	243	254	323	334	352	325	358
01 Klesbutikker	411	441	400	460	495	486	512	74	84	88	80	92	109	148
02 Apotek	117	73	78	88	84	79	79	39	38	47	47	46	44	42
03 Bokhandlere	76	53	76	96	103	127	74	23	25	20	23	21	18	26
04 Spesialbutikker dagligvarer	137	102	93	102	86	95	102	76	55	29	44	45	40	40
05 Spesialbutikker ellers	1 200	1 303	1 158	1 194	1 285	1 394	1 403	323	362	376	341	389	451	481
06 Butikker med bredt utvalg	83	76	134	141	150	100	150	39	40	36	60	52	51	55
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	358	470	352	384	414	379	419	145	178	201	211	227	242	216
08 Reparasjon av kjøretøy	754	426	303	313	329	374	411	52	50	68	66	72	87	81
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	183	200	209	208	190	173	163	119	125	119	116	92	89	90
0A Reparasjon av forbruksvarer	38	36	29	25	51	81	11	15	12	6	19	23	47	54
10 Reiseliv - overnatting	4	1	2	165	151	173	136	30	14	24	157	146	156	142
11 Restauranter og kafeer	480	720	542	728	657	678	727	96	115	107	137	192	254	162
12 Annen serveringsvirksomhet	76	86	104	101	122	227	199	31	32	29	35	48	53	46
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	108	132	96	78	107	92	73	9	13	13	10	11	15	13
14 Drosjebiltransport	74	77	81	115	128	111	110	50	94	48	63	79	84	51
15 Annen persontransport	636	1 079	799	800	876	590	637	105	127	109	99	184	141	149
20 Posttjenester	513	505	524	453	419	478	350	96	85	71	67	71	76	61
21 Banktjenester	382	376	359	324	276	290	318	105	83	95	91	92	95	97
22 Andre finansielle tjenester	206	206	118	131	127	152	95	43	37	13	5	11	6	1
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	14	151	84	43	74	104	109	2	7	2	15	11	11	11
24 Arkitektvirksomhet	52	73	74	82	96	106	90	6	5	5	4	4	5	5
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	52	71	61	72	82	103	110	2	4	3	9	19	27	31
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	384	383	444	455	586	628	618	159	146	124	134	168	197	140
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	87	118	113	104	135	165	170	15	7	7	7	9	10	18
31 Grunnskoleundervisning	504	762	825	819	748	801	840	8	375	434	426	385	437	504
32 Videregående skole	495	508	491	484	463	556	575	305	317	300	346	273	282	297

Tjeneste	0602 Drammer							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
33 Universitets- og høgskoleundervisning	39	44	49	65	72	66	76	73	120	142	121	122	147	136
34 Trafikkskoleundervisning	29	24	8	25	23	18	21	13	12	9	9	13	15	15
35 Annen opplæring	177	115	114	151	195	128	138	20	30	29	50	41	37	58
40 Allmenn legetjeneste	116	103	107	108	145	126	127	42	83	86	84	61	55	61
41 Almennelige somatiske sykehus og poliklinikker	1 873	1 673	1 919	2 326	2 142	2 187	2 244	418	423	468	658	511	511	479
42 Almennelige somatiske sykehjem	88	58	68	753	1 011	1 027	1 035	0	0	0	394	344	344	322
43 Spesialiserte legetjenester	38	44	47	49	49	36	41	4	4	5	12	10	5	6
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	60	86	68	93	55	43	37	0	0	0	0	0	0	0
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	72	88	527	247	231	223	254	16	25	34	86	88	100	115
46 Klinisk psykologtjeneste	54	50	52	7	4	5	1	66	77	81	3	1	1	1
47 Tannhelsetjenester	150	169	143	174	166	178	174	53	46	50	52	48	53	53
48 Fysioterapitjeneste	764	677	687	50	70	81	62	0	0	0	18	20	21	21
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	62	55	53	32	43	46	47	19	15	18	19	17	13	0
4A Andre forebyggende helsetjenester	335	1 055	1 106	351	384	554	579	276	304	279	93	90	72	62
4B Andre helsetjenester	6	4	11	60	179	107	90	0	2	3	27	10	16	3
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	141	156	147	174	263	263	251	37	66	48	34	55	34	50
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	106	40	40	115	365	412	444	0	0	0	56	71	81	55
52 Hjemmehjelp	459	570	654	0	0	7	7	244	228	259	494	552	504	621
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	586	76	86	35	36	0	0	223	373	668	0	0	0	0
54 Andre omsorgsinstitusjoner	95	70	65	70	36	63	85	60	50	55	40	36	42	100
55 Barnehager og barneparkar	41	48	58	683	786	943	956	0	0	1	338	364	394	443
56 SFO	0	0	0	0	4	32	96	0	0	0	0	75	82	101
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	1 846	2 160	576	2 892	0	0	0	97	106	114	78
60 Generelt fritidstilbud	3	4	5	6	40	82	185	0	4	3	3	6	8	22
61 Biblioteker og arkiver	50	45	45	45	33	36	38	53	21	21	34	28	32	35
62 Andre kulturelle fritidstilbud	26	27	54	82	80	94	61	15	15	15	48	49	84	60
63 Idrettstilbud	53	48	38	140	186	173	173	16	28	37	44	56	57	66
80 Justissektor	366	388	416	390	369	429	423	111	96	73	65	68	73	60
81 Brannvern og redningstjeneste	114	139	113	113	107	99	94	63	73	70	55	56	58	51
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	481	469	298	268	49	265	817	71	128	40	31	32	45	46

Tjeneste	0602 Drammer							0604 Kongsberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	130	119	122	145	129	249	319	26	26	30	30	31	44	32
84 Andre tjenester	80	98	79	74	67	98	104	20	18	25	33	28	24	26
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	207	213	202	219	235	273	261	68	69	71	89	90	95	92
91 Personlig tjenesteyting ellers	70	108	145	187	175	148	220	8	26	28	27	23	29	46
	15													
	162	15 896	16 304	13 810	14 318	15 146	15 394	6 702	7 631	7 485	6 928	7 188	8 253	9 013

## Antall sysselsatte innen tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	39	41	44	48	60	51	59	134	153	145	203	179	179	185
01 Klesbutikker	1	1	0	0	0	0	0	41	45	47	38	47	70	50
02 Apotek	0	0	0	0	0	0	0	20	20	21	21	24	23	23
03 Bokhandlere	0	0	0	0	0	0	0	15	15	16	10	12	9	9
04 Spesialbutikker dagligvarer	2	0	0	0	0	0	1	12	15	9	8	11	2	1
05 Spesialbutikker ellers	16	16	17	33	24	25	23	115	136	146	133	139	160	166
06 Butikker med bredt utvalg	1	1	1	0	0	0	0	9	14	26	28	24	16	24
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	2	2	3	5	3	4	2	17	15	20	32	25	34	18
08 Reparasjon av kjøretøy	10	10	11	9	6	8	9	49	57	48	54	51	56	70
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	24	24	24	24	23	22	17	33	45	35	51	20	32	33
0A Reparasjon av forbruksvarer	0	0	0	0	0	0	0	6	8	9	6	9	11	10
10 Reiseliv - overnatting	4	3	3	18	37	28	32	1	1	1	56	53	51	33
11 Restauranter og kafeer	9	9	2	2	8	4	5	54	25	13	21	20	9	15
12 Annen serveringsvirksomhet	2	1	3	1	0	0	0	11	4	4	3	19	20	10
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	2	2	2	2	3	3	4	0	1	1	2	3	2	2
14 Drosjebiltransport	12	17	7	7	6	5	6	16	34	23	25	26	21	21
15 Annen persontransport	1	1	1	3	3	3	3	70	84	89	94	115	101	95
20 Posttjenester	7	16	14	18	0	0	0	34	28	26	25	42	45	37
21 Banktjenester	14	11	12	11	9	9	6	72	67	73	65	66	69	68
22 Andre finansielle tjenester	2	0	0	0	0	0	0	19	12	11	8	9	7	7
23 Etterforskning, vakttjenster og vaktmestertjenester	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	2	2	7	2
24 Arkitektvirksomhet	0	0	0	0	0	0	0	2	1	1	0	1	1	0
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	0	0	0	0	0	1	0	1	1	0	0	2	2	3
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	1	0	2	0	0	0	5	3	4	7	4	5	31	26
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	0	0	0	0	0	0	0	15	15	20	20	28	16	19
31 Grunnskoleundervisning	2	2	83	79	82	91	92	267	252	250	261	186	214	240
32 Videregående skole	0	0	0	0	0	0	0	162	169	164	171	159	174	162
33 Universitets- og høyskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34 Trafikkskoleundervisning	1	1	0	0	0	0	0	1	1	1	2	2	4	4

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum							
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	
35 Annen opplæring		2	1	3	3	5	1	1	51	45	40	47	40	38	41
40 Allmenn legetjeneste		3	10	9	8	7	13	13	16	16	24	20	32	26	29
41 Alminnelige somatiske sykehus og poliklinikker		0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 Alminnelige somatiske sykehjem		0	0	0	93	78	106	91	30	0	0	208	230	177	175
43 Spesialiserte legetjenester		0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	0	0	0
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem		0	0	0	0	0	0	0	124	227	222	226	176	136	110
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester		0	0	0	0	0	0	0	223	272	266	261	267	273	262
46 Klinisk psykologtjeneste		12	18	10	0	0	0	0	21	26	21	4	2	2	3
47 Tannhelsetjenester		2	0	1	1	0	0	0	32	19	25	47	48	47	42
48 Fysioterapitjeneste		0	0	0	1	1	6	5	0	0	291	10	7	18	12
49 Skole- og helsestasjonstjeneste		2	1	1	0	0	4	5	6	5	8	2	9	11	11
4A Andre forebyggende helsetjenester		83	88	83	11	21	3	8	252	261	234	333	146	109	77
4B Andre helsetjenester		13	8	8	11	47	52	44	15	15	16	33	5	4	1
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier		0	0	2	0	3	3	2	17	41	24	49	89	87	88
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede		0	0	0	55	52	58	59	60	56	56	32	170	249	287
52 Hjemmehjelp		26	38	37	53	47	65	55	85	106	134	0	0	0	1
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere		38	66	96	0	0	0	0	146	206	13	76	41	0	0
54 Andre omsorgsinstitusjoner		2	2	2	2	5	5	4	23	23	63	78	27	26	28
55 Barnehager og barneparker		0	0	0	43	46	50	48	2	1	1	129	157	197	233
56 SFO		0	0	0	0	0	9	9	0	0	0	0	26	50	48
57 Sosialtjenester utenfor institusjon		0	0	0	2	10	3	2	0	0	0	85	93	105	107
60 Generelt fritidstilbud		2	4	4	3	0	0	1	2	7	2	0	1	1	3
61 Biblioteker og arkiver		2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	4	4	4
62 Andre kulturelle fritidstilbud		0	0	0	2	16	42	13	2	3	1	23	20	32	33
63 Idrettstilbud		0	1	2	3	3	3	3	16	27	16	19	34	36	28
80 Justissektor		6	6	5	5	5	5	7	16	16	15	20	15	16	18
81 Brannvern og redningstjeneste		6	6	5	5	3	4	2	26	26	10	10	7	8	25
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting		13	13	15	15	9	12	14	32	27	35	40	23	49	18
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning		6	6	5	5	5	4	4	26	21	15	15	14	13	20
84 Andre tjenester		3	3	3	3	1	1	0	8	7	7	8	3	4	2
90 Frisering og annen skjønnhetspleie		5	5	6	8	6	6	5	21	21	23	24	37	33	36

Tjeneste	0621 Sigdal							0623 Modum							
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	
91 Personlig tjenesteyting ellers		1	1	0	0	1	2	3	3	3	4	3	4	5	6
	817	829	857	850	856	989	920	2 135	2 115	2 264	2 050	2 183	2 307	2 231	

## Antall sysselsatte innen tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0624 Øvre Eiker									
	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	179	179	185	121	123	151	153	141	162	156
01 Klesbutikker	47	70	50	34	33	24	26	21	23	29
02 Apotek	24	23	23	18	13	13	15	14	14	23
03 Bokhandlere	12	9	9	10	10	20	2	4	9	11
04 Spesialbutikker dagligvarer	11	2	1	9	13	10	8	5	6	14
05 Spesialbutikker ellers	139	160	166	127	141	153	172	142	207	193
06 Butikker med bredt utvalg	24	16	24	15	13	9	16	14	17	22
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	25	34	18	46	56	50	63	63	57	41
08 Reparasjon av kjøretøy	51	56	70	56	79	74	71	93	94	104
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	20	32	33	58	63	67	66	69	64	81
0A Reparasjon av forbruksvarer	9	11	10	8	10	6	14	5	7	7
10 Reiseliv - overnatting	53	51	33	7	7	8	36	36	31	35
11 Restauranter og kafeer	20	9	15	31	23	13	13	51	80	56
12 Annen serveringsvirksomhet	19	20	10	14	20	20	22	16	26	17
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	3	2	2	4	2	8	8	2	8	5
14 Drosjebiltransport	26	21	21	24	17	17	13	10	11	10
15 Annen persontransport	115	101	95	24	61	15	15	15	17	21
20 Posttjenester	42	45	37	38	33	31	30	30	36	37
21 Banktjenester	66	69	68	90	74	87	100	90	83	97
22 Andre finansielle tjenester	9	7	7	15	7	6	3	5	3	1
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	2	7	2	1	1	1	2	5	2	3
24 Arkitektvirksomhet	1	1	0	1	2	1	2	3	3	2
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	2	2	3	12	12	17	26	31	18	17
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	5	31	26	25	24	41	42	31	32	37
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	28	16	19	12	18	7	7	1	6	6
31 Grunnskoleundervisning	186	214	240	267	300	303	289	273	300	314
32 Videregående skole	159	174	162	80	74	63	68	63	74	63

## 0624 Øvre Eiker

Tjeneste	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
33 Universitets- og høyskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
34 Trafikkskoleundervisning	2	4	4	2	1	1	2	2	2	2
35 Annen opplæring	40	38	41	32	34	29	37	23	48	48
40 Allmenn legetjeneste	32	26	29	46	47	48	50	52	48	51
41 Almennelige somatiske sykehus og poliklinikker	0	0	0	0	2	0	0	0	0	0
42 Almennelige somatiske sykehjem	230	177	175	75	68	73	208	206	219	231
43 Spesialiserte legetjenester	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	176	136	110	151	93	68	73	74	72	73
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	267	273	262	13	0	1	53	54	47	45
46 Klinisk psykologtjeneste	2	2	3	46	56	56	0	0	0	0
47 Tannhelsetjenester	48	47	42	26	39	45	16	24	23	19
48 Fysioterapitjeneste	7	18	12	0	0	0	14	5	6	4
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	9	11	11	6	5	10	8	0	13	15
4A Andre forebyggende helsetjenester	146	109	77	184	179	194	45	41	35	39
4B Andre helsetjenester	5	4	1	0	0	0	18	12	12	9
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	89	87	88	8	9	9	8	27	58	72
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	170	249	287	0	0	0	156	151	156	176
52 Hjemmehjelp	0	0	1	126	138	139	138	122	130	121
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	41	0	0	183	270	259	0	0	2	3
54 Andre omsorgsinstitusjoner	27	26	28	76	71	76	61	45	15	18
55 Barnehager og barneparker	157	197	233	2	8	8	134	167	257	265
56 SFO	26	50	48	0	0	0	0	6	49	57
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	93	105	107	0	0	0	21	22	31	32
60 Generelt fritidstilbud	1	1	3	0	0	1	1	1	2	4
61 Biblioteker og arkiver	4	4	4	7	7	7	7	10	10	11
62 Andre kulturelle fritidstilbud	20	32	33	2	1	2	8	7	6	8
63 Idrettstilbud	34	36	28	8	8	8	18	25	29	20
80 Justissektor	15	16	18	110	135	117	125	74	80	75
81 Brannvern og redningstjeneste	7	8	25	6	11	5	5	5	23	4
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	23	49	18	42	42	40	60	72	55	58
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	14	13	20	26	31	35	35	24	66	42

---

0624 Øvre Eiker										
Tjeneste	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
84 Andre tjenester	3	4	2	42	58	8	9	5	10	10
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	37	33	36	50	39	43	53	48	54	48
91 Personlig tjenesteyting ellers	4	5	6	6	4	13	8	8	13	13
	2 183	2 307	2 231	2 769	2 579	2 821	2 803	2 712	2 810	2 756

## Antall sysselsatte innen tjenester. 1998-2010

Tjeneste	0625 Nedre Eiker							0631 Flesberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
00 Dagligvarebutikker	296	292	287	298	317	318	286	20	26	28	26	31	24	27
01 Klesbutikker	134	123	104	115	151	227	223	2	2	1	1	0	0	0
02 Apotek	18	18	20	26	25	25	24	0	0	0	0	0	0	0
03 Bokhandlere	10	10	11	10	13	7	47	0	0	0	0	0	0	0
04 Spesialbutikker dagligvarer	58	40	10	10	25	16	13	1	2	2	2	0	0	0
05 Spesialbutikker ellers	242	258	289	341	377	466	455	15	15	21	14	11	14	12
06 Butikker med bredt utvalg	27	29	44	68	74	46	57	0	0	0	0	0	0	0
07 Tjenester og salg tilknyttet motorkjøretøy	18	15	19	28	70	63	81	4	12	3	2	2	2	2
08 Reparasjon av kjøretøy	39	34	35	38	38	39	62	4	4	4	5	4	5	5
09 Detaljhandel med drivstoff til motorkjøretøy	59	46	57	54	57	55	30	8	8	8	16	10	14	7
0A Reparasjon av forbruksvarer	9	15	2	3	1	2	1	1	2	2	0	0	0	0
10 Reiseliv - overnatting	0	0	0	0	0	0	0	2	1	2	41	32	39	52
11 Restauranter og kafeer	92	122	104	73	74	83	84	4	2	2	2	0	0	0
12 Annen serveringsvirksomhet	11	11	10	19	22	19	19	1	1	1	1	0	0	0
13 Reiseliv - opplevelsestjenester	3	3	9	3	4	5	2	0	0	0	1	0	0	0
14 Drosjebiltransport	30	29	28	18	25	26	20	12	4	2	2	0	0	0
15 Annen persontransport	1	4	3	2	1	1	3	10	15	16	15	17	15	23
20 Posttjenester	28	22	27	21	25	21	6	12	11	7	27	19	16	16
21 Banktjenester	38	25	28	25	22	21	20	1	8	3	2	1	0	0
22 Andre finansielle tjenester	7	7	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
23 Etterforskning, vaktjenster og vaktmestertjenester	0	0	0	0	1	2	1	0	0	0	0	0	0	0
24 Arkitektvirksomhet	1	2	2	3	1	4	4	1	1	0	0	0	0	0
25 Andre bolig- og eiendomstjenester	1	1	1	2	13	15	17	0	0	0	0	0	0	0
26 Forretningsmessig tjenesteyting ellers	32	62	46	62	62	59	59	1	1	1	0	9	16	0
30 Førskoleundervisning og spesialundervisning i grunnskolen	1	1	1	17	14	21	17	0	0	0	0	0	0	0
31 Grunnskoleundervisning	442	522	456	437	399	400	392	31	57	61	46	45	57	57
32 Videregående skole	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
33 Universitets- og høyskoleundervisning	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

Tjeneste	0625 Nedre Eiker							0631 Flesberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
34 Trafikkskoleundervisning	1	0	0	0	0	4	4	0	0	0	0	0	0	0
35 Annen opplæring	8	22	17	30	43	31	27	1	0	0	2	3	0	0
40 Allmenn legetjeneste	19	37	71	90	44	53	53	3	1	9	8	6	5	7
41 Almennelige somatiske sykehus og poliklinikker	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
42 Almennelige somatiske sykehjem	0	0	0	358	228	206	188	43	38	0	58	60	55	62
43 Spesialiserte legetjenester	2	2	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
44 Spesialtilbud i somatiske sykehus og sykehjem	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
45 Psykiatriske institusjoner og tjenester	23	23	18	34	27	27	28	0	0	0	0	0	0	0
46 Klinisk psykologtjeneste	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
47 Tannhelsetjenester	40	41	35	33	33	34	34	2	2	2	2	3	3	3
48 Fysioterapitjeneste	0	26	16	8	17	16	17	0	0	28	1	0	1	0
49 Skole- og helsestasjonstjeneste	4	4	6	2	23	17	22	2	1	1	0	2	2	2
4A Andre forebyggende helsetjenester	256	599	685	328	218	241	216	53	58	63	43	46	23	15
4B Andre helsetjenester	8	8	9	17	5	9	2	2	3	3	2	0	0	0
50 Omsorgstjenester og -institusjoner for barn og familier	1	2	33	19	22	22	21	0	0	0	2	2	5	3
51 Omsorgsinstitusjoner for eldre og funksjonshemmede	0	0	0	0	247	257	227	0	0	8	0	0	31	36
52 Hjemmehjelp	195	202	197	0	25	29	43	25	31	29	0	0	0	0
53 Sosialtjenester og omsorgsinstitusjoner for rusmisbrukere	1	0	0	0	0	0	0	40	38	0	8	1	1	2
54 Andre omsorgsinstitusjoner	33	63	83	108	35	30	39	1	2	8	8	8	3	5
55 Barnehager og barneparken	0	1	24	236	269	315	377	0	0	0	36	35	41	35
56 SFO	0	0	0	0	56	75	74	0	0	0	0	6	7	8
57 Sosialtjenester utenfor institusjon	0	0	0	54	77	80	73	0	0	0	3	2	3	2
60 Generelt fritidstilbud	2	12	7	8	10	8	15	0	0	0	2	6	6	0
61 Biblioteker og arkiver	12	7	7	7	8	8	7	2	2	2	2	4	3	3
62 Andre kulturelle fritidstilbud	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	2	2	3	1
63 Idrettstilbud	2	1	12	24	33	38	63	0	0	0	2	1	2	2
80 Justissektor	21	21	25	30	26	30	27	6	6	5	5	5	4	4
81 Brannvern og redningstjeneste	31	36	30	30	27	26	18	0	0	0	0	3	2	2
82 Off. Adm knyttet til personlig tjenesteyting	28	31	25	35	12	8	10	23	23	19	15	11	8	12
83 Trygdeordninger underlagt off. forvaltning	31	31	30	25	25	27	22	6	6	5	5	3	3	1

Tjeneste	0625 Nedre Eiker							0631 Flesberg						
	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010	1998	2000	2002	2004	2006	2008	2010
84 Andre tjenester	8	7	7	6	3	2	6	2	0	0	0	0	0	0
90 Frisering og annen skjønnhetspleie	40	34	60	77	88	85	79	4	4	2	4	6	5	6
91 Personlig tjenesteyting ellers	6	6	11	23	24	34	38	1	1	1	0	0	0	1
						3	3							
	2 849	3 009	3 033	2 965	2 998	433	130	458	502	452	448	421	469	504

