

Grenseland

NR. 8-2017
DESEMBER

VELKOMMEN
TIL NORGE, ØRJJE
OG NY E18!



MARKER



Marker

Innbyggere: 3 597

Areal: 413 km²

Kommunesenter: Ørje

Ordfører: Kjersti Nythe Nilsen (A)

LEDER

Gratulerer med ny E18!

Så er den endelig offisielt åpnet – nye E18 fra Ørje til svenskegrensen. Riktig nok har det meste av veien vært delvis åpen for trafikk i et halvt års tid, men først 9. desember ble snoren klippet og veien erklært åpnet. Og med den er hele strekningen fra Akershus grense til riksgrensen nybygget. Gratulerer til alle som har gjort dette mulig og til alle som vil dra nytte av den nye veien i mange år fremover.

Med ny motorvei gjennom hele Indre Østfold er avstandene blitt kortere, komforten er blitt bedre og ikke minst er trafikksikkerheten vesentlig bedre. Kontrasten til den gamle «krøtterstien», som Nils Skogstad i sin tid kalte E18, er gigantisk.

Med ny motorvei gjennom fylket har Oslo kommet nærmere oss her ute ved grensen. Oslo, som for tiden er Europas hurtigst voksende hovedstadsregion, vil få stadig større innvirkning på oss. Avstanden fra Oslo til Stockholm er også blitt redusert, selv om kortere avstand til Stockholm for Indre Østfolds del vil avhenge av at Sverige får fortgang i E18-utbyggingen gjennom Värmland.

Den nye veien gjennom Indre Østfold har stor betydning på mange måter. Nå kan vi ta av oss nisselua og med stolthet se folk langs E6 inn i øynene. Indre er ikke lenger et u-land i Østfold. I hele Indre Østfold kan vi nå ta opp kampen med Ytre

Østfold – på like vilkår. Med kort vei til Oslo får vi et større marked. Både for alle som vil komme til oss for å handle, men også for alle som synes det er dyrt og tungvint å bo i Oslo-regionen. Nå kan de bo billig, vakkert og lett vint i Indre Østfold. Det blir enklere å pendle, og det vil gi sårt tiltrengte skattekroner i slunkne kommunekasser. Den nye E18 betyr vinn-vinn for Østfold.

Fremtiden er lys for Indre Østfold. Ny E18 vil bety en ny giv for alle. Også svenskene i Värmland og spesielt i Årjäng vil dra stor nytte av den nye veien. Selv om de åpenbart ikke helt har fått det med seg ennå.

Gode dekk på grensa

Statens vegvesen hadde nylig intensive kontroller på grensestasjonene i Hedmark og Østfold. Hovedfokus var på dekkutrustning og kjettinger. Resultatene var oppløftende.

– Når det gjelder dekk og kjettinger, så er tilstanden generelt veldig bra. Jeg kan faktisk ikke huske at det har vært så bra noen gang. Her er det tydelig at den jobben vi har gjort i hele landet og de endringene som har vært i lovverket har virket, sier fagleder for utekontroll i Østfold, Øyvind Grotterød.

Til de knappe 1.500 kontrollerte ble det utstedt 334 kjøreforbud. De kom blant annet som følge av overlast, gjenstander i frontruta som hindrer sikten, tekniske feil og dårlig lastsikring. 33 av bruddene som har blitt avdekket har vært så grove at de har ført til anmeldelse.

På vektstasjonen ved Ørje har det vært gjennomført kontroll av tunge kjøretøyer. Resultatene var oppløftende. Foto: Statens vegvesen



Stor fest for ny E18

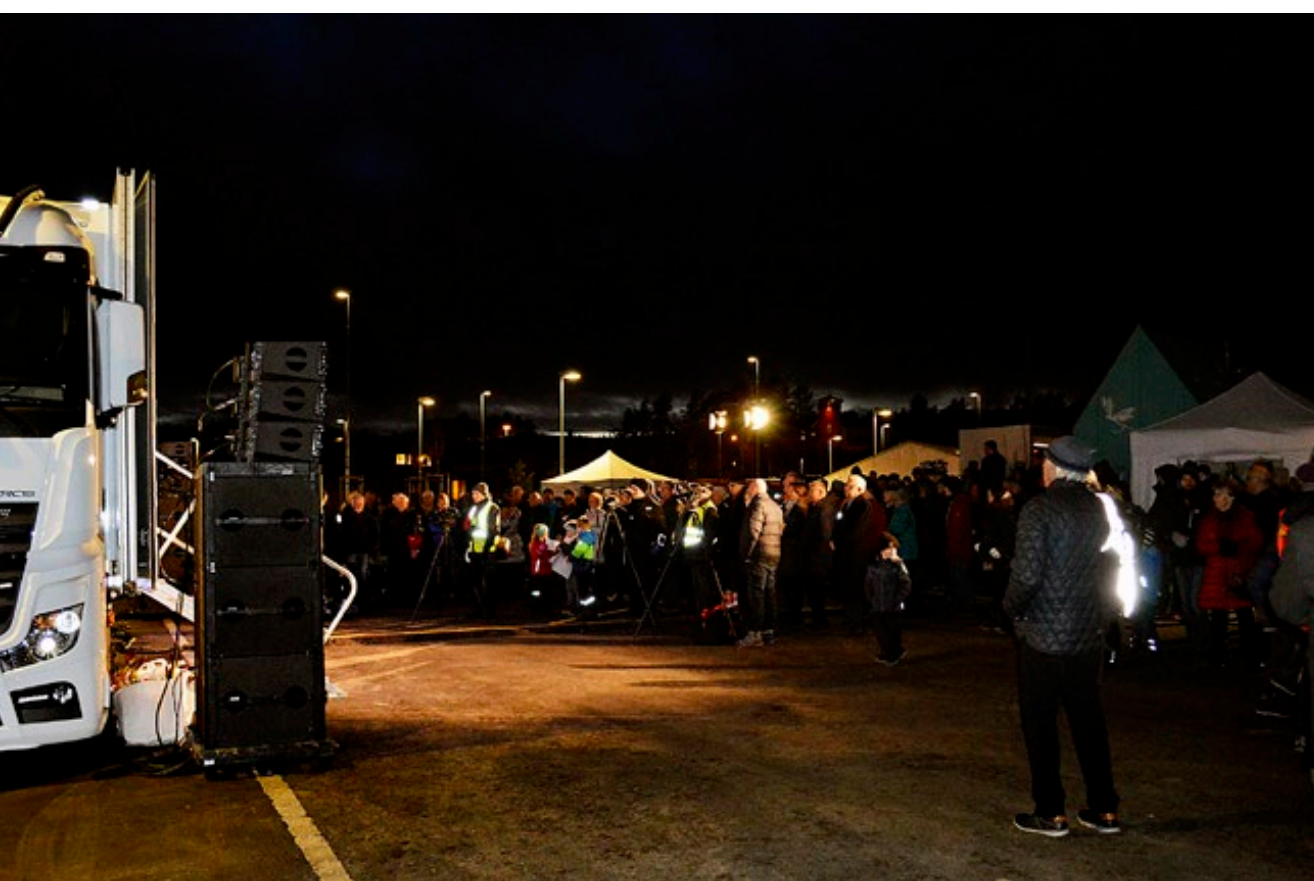
Med et gedigent fyrverkeri skutt opp fra den nye og flotte Norgesporten bru ble E18 offisielt åpnet lørdag 9. desember. Et stort antall gjester var til stede, både lokalbefolkning og tilreisende, men også et stort antall gjester av det prominente slaget.

Arrangementet markerte at E18 nå er ferdig utbygd gjennom hele Indre Østfold, et arbeid som startet i god tid før tusenårsskiftet. Den siste etappen, Riksgrensén – Ørje, var «toppen på kransekaka». Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen holdt en fin og personlig tale, skar over båndet og erklærte veien for åpnet.





Samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen skar over båndet og åpnet offisielt den siste parsellen av E18 gjennom Indre Østfold. Ordfører Kjersti Nythe Nilsen i Marker fulgte spent med. Begge holdt fine taler for et stort publikum.



Mange hadde møtt frem på den nye rasteplassen for å delta på åpningsfesten for nye E18 gjennom Ørje. Til tross for kuldegrader i lufta holdt folk ut gjennom et fyldig program.



Fylkesordfører Ole Haabeth holdt en fin tale om betydningen av at E18 nå er ferdig utbygd gjennom Østfold. Han berømmet også jobben forgjengeren Arne Øren har gjort.

Ørje-bandet Boys With Toys sto for det ungdommelige kulturinnslaget. Pønkebandet spilte blant annet «We want anarchy». – Vi vil ha anarki og en ny, flott vei, sa vokalist Ole Petter Aas (t.v) til stor jubel fra publikum. De andre bandmedlemmene er John Kristian G. Ruud på bass og Amandus Fagerås på trommer.



Jenny Krog fra Marker fikk blomster og pene ord fra regionvegsjef Per Morten Lund. Jenny har tegnet motivet som prydet krusene som alle på åpningsfesten fikk som et minne.



Soot-spelet fikk en stor anledning til å markedsføre neste års spel. Det ble blant annet gjort gjennom vakker sang av Sanne Kvitnes. Her sammen med de dyktige konferansierene Pål Simen Stemmedalen (t.v.) og Lars Johansson.



Två goda vänner – Marker-ordfører Kjersti Nythe Nilsen og tidligere Årjäng-ordfører og riksdagsmann Kjell Ericsson.



Åpningsarrangementet i Ørje hadde noe for alle aldersgrupper. Barna koste seg i dette lekeapparatet som er fast innslag på den nye rasteplassen.



Ordførere og tidligere ordførere i Indre Østfold sammen med andre sentrale personer i forbindelse med byggingen av E18 gjennom Østfold var samlet på Båtcafeen i Ørje til hyggelig samvær. Etter 25 år ble champagne-vandrepokalen åpnet og innholdet forsøkt fortært. Men det ble med skålen. Champagnen hadde definitivt ikke tålt tidens tann. Men stemningen var til gjengjeld skyhøy.

Jubelskål etter 25 år

Lørdag 21. november 1992 overleverte Tormod Melnes en flaske champagne til Åke Larsson i Årjäng. På pakningen var det skrevet: «Får ej öppnas förän vägen är ombyggd från Askim-Töcksfors». 9. desember i år ble flasken sprettet og innholdet forsøkt fortært!

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Det er noe som heter årgangsvin. Vin kan som kjent bli bedre med årene. De som tror at champagne blir bedre med årene, kan slå av en prat med dagens og gårsdagens Indre Østfold-ordførere. Under en høytidelighet på Båtcafeen i Ørje, umiddelbart etter den offisielle åpningen av E18 den 9. desember, fikk nevnte høye damer og herrer skåle og smake. Askim-ordfører Thor Hals utbrøt umiddelbart: «Det er første gang jeg skåler i eddik!».

På vandring

Champagne-vandrepokalen har vært en morsom gimmick for kommunene i Indre. Ambisjonen har hele tiden vært å ha flasken stående på ordførerkontoret i den kommunen som hadde den siste parsellåpningen. Den ambisjonen har man klart å innfri.

Da E18 Riksgrensen-Ørje ble åpnet lørdag 9. desember i år, hadde Hobøl-ordfører Olav Breivik pliktoppfyllende med seg flasken til Ørje. Marker-ordfører Kjersti Nythe Nilsen overtok med stolthet den bereiste flasken, og hun gikk sporenstreks til verket.

– Men ærlig talt, jeg trodde det var cognac. Derfor har jeg tatt med cognac-glass, sa hun. Så vred hun på ståltråden og forventet et smell som ville sette lysekronene i fare. Men det ble et flaut piff. Så noen brune dråper som skulle ha vært blanke og edle. De forventningsfulle ordførerne og forhenværende ordførerne tok tappert en

slurk, skjulte grimasene så godt de kunne, lo deretter godt og slo fast at de endelig var i mål. E18 var ikke bare nybygd fra Askim til Töcksfors, men helt fra Akershus grense til Töcksfors.

Vandrepokalen hadde kommet frem, flasken var holdt lukket slik det med sirlig håndskrift var formanet 25 år tidligere.

En liten vandrehilsen

Ved hver overlevering av champagne-vandrepokalen er det skrevet noen ord på emballasjen. Noe er tydelig, noe er falmet av tidens tann. Her er hele «korrespondansen» på champagne-esken gjengitt ordrett:

*Klistremerke: Jag var med och invigde nya E18 riksgårnsen-Hån 21 november 1992
Vägverket Årjängs kommun*

Får ej öppnas förän vägen är ombyggd från Askim-Töcksfors.

Emottagit vandringspokalen av Tormod Melnes lördagen den 21 nov. 1992.

Åke Larsson ks-ordf. Årjäng

*Overtatt av Eidsberg Kommune den 30/10 -98, ved åpning av trasé fra Melleby til Marker grense.
Einar Antonsen*

*Overtatt av Marker Kommune den 31/10 -03 ved åpning av ny E18 trasé Ørje-Eidsberg grense.
Stein E. Lauvås
Ordfører*

*Overtatt av Trøgstad kommune den 31/8 -07 ved åpning av ny E18-trasé
Sekkelsten- Momarken
Ellen Løchen Børresen
ordfører*

Overtatt av Spydeberg kommune 23 nov. 10 da veien mellom Krosby og Holt ble åpnet. Åpningen skjedde ved Smålenene bru og i tunellen gjennom Romsåsen.

*Britt G. Gulbrandsen
ordfører*

Usikkert om Trøgstad fikk denne flasken ved åpning av parsell Mona-Melleby. Åpningen ble foretatt litt «i det stille» pga. «misnøye» med standard.

Gitt videre til Hobøl kommune v/ordfører Olav Breivik ifm åpning av ny motorvei E18 Knapstad til Retvet i Ski.

*Petter Schou
ordfører*

*Tradisjonen ivaretatt ved overlevering via Spydeberg-ordfører Schou til Trøgstad og umiddelbart videre til Hobøls ordfører Breivik.
25/11 -16 Ole André Myhrvold, ordfører*

Hobøl 0912 2017

Siste trasé i Østfold på E18. Flasken overleveres fra ordfører i Hobøl Olav Breivik til ordfører i Marker Kjersti N. Nilsen.

Godt fornøyd med nye E18



Ordfører Kjersti Nythe Nilsen og utviklingssjef Vidar Østenby på riksgrensen der den nye E18 starter. Nå er veien ferdig utbygd helt frem til Akershus grense. Veien i bakgrunnen er gamle E18 som nå er adkomstveien til Kjølén Sportcenter.

Arbeidet med E18 fra Ørje til riksgrensen har preget lokalsamfunnet i flere år. Marker kommune har hatt betydelige utfordringer, og underveis har man stått overfor både kritikk og vanskelige avgjørelser. – Men vi er kjempefornøyd med resultatet.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Det sier ordfører Kjersti Nythe Nilsen (A) og utviklingssjef Vidar Østenby når de nå ser tilbake på de siste hektiske årene.

Store deler av Marker kommune, både politikerne og administrasjonen har blitt påvirket av E18-utbyggingen. Dette gigantprosjektet har lagt beslag på store ressurser, og det har ført til at andre gjøremål har måttet vike. Sånn sett skal det bli godt for lokalsamfunnet å komme tilbake til normalen.

– Skjønt helt normalt blir det ikke fremover heller. Nå starter byggingen av vindmøllene, og det betyr også ekstraordinære oppgaver for både kommunen og innbyggerne, sier utviklingssjef Vidar Østenby.

Godt fornøyd

Ordfører Kjersti Nythe Nilsen og utviklingssjef Vidar Østenby har naturlig nok stått i bresjen for kommunens arbeid med ny E18. Men de har slett ikke vært alene. Mange biter måtte på plass, og et utpreget samarbeid, også over partigrensene, har vært helt nødvendig.

– For å begynne med resultatet, sier ordføreren. – Vi er meget godt fornøyd. Vi har fått en fin vei, og vi har fått en generell forskjønnelse av Ørje. Innfarten fra øst har lenge vært litt stusselig. Nå er den blitt veldig fin. Det vil naturligvis ta litt tid før vi venner oss til alt det nye, men jeg er sikker på at nye E18 vil være positiv for Ørje og Marker, sier Kjersti Nythe Nilsen.

– Vi skal være glad for at vi har E18 så tett opp til sentrum. Nå får

vi vist frem bygda. Ørje er innfallsporten til Norge, og det er blitt veldig fint. Nå må vi utnytte den muligheten den nye veien gir oss, sier Vidar Østenby.

Ikke bare pluss

– Selv om det er mye positivt med den nye veien, kan vi ikke stikke under stol at det også har vært negative sider. Marker har, som følge av den nye veien, tapt tjue arbeidsplasser. Shell-stasjonen, Rimi-butikken, gass-stasjonen og gatekjøkkenet ble alle lagt ned. Nå gjelder det å kompensere dette ved å utnytte mulighetene.

– Ikke alle er fornøyd?

– Nei, et så stort prosjekt vil aldri gi bare jubel. Mange er berørt. Folk har fått små og store inngrep i sin hverdag. Noen hus er revet, andre har fått veien tett innpå. Noen har fått støyskjermer, og noen har fått redusert fremkommelighet, utsikt eller andre negative endringer. Dette må vi ha med i bildet og vise respekt for. Men totalt sett er jeg godt fornøyd med den nye veien, alt tatt i betraktning, sier Vidar Østenby.

Gikk fort i svingene

– Det lå ikke i kortene fra begynnelsen at det skulle komme en helt ny vei?

– Nei, ting skjedde fryktelig fort, og det stilte store krav til en liten kommune som vår, sier Østenby.

– Opprinnelig lå det i kortene at eksisterende E18 skulle utbedres, sier Nythe Nilsen.

– Det forholdt vi oss til. Men så kom plutselig beskjeden om at det kunne bli en helt ny trasé.

– Det fantes penger til ny vei,

men da måtte alle biter på plass fort. Det innebar utarbeidelse av nye planer og endringer av eksisterende planer. Vi la oss i selen for å få ting på plass, sier Vidar Østenby.

– Det gikk fort. Kanskje for fort. Det manglet ikke på kritikk, og vi endret på løsninger. Reguleringsplanen ble gjenstand for mange endringer, og vi sto overfor mange store og små utfordringer. Heldigvis hadde vi en meget god kontakt med den lokale staben i Statens vegvesen, med Thorbjørn Hansen i spissen. De var utrolig samarbeidsvillige, sier Østenby, som legger til at velviljen fra vegvesenet etter hvert avtok noe. Mot slutten har det vært noen gnisninger.

– Men alt i alt er vi veldig godt fornøyd med resultatet, sier Østenby og Nythe Nilsen. Begge berømmer også entreprenøren Hæhre og Multiconsult for meget godt samarbeid.

Nye utfordringer

– Nå er E18 ferdig. Da er det vel bare å krabbe opp i hengekøya?

– Nei, slett ikke. Nå kommer vindmøllene, og det betyr nye utfordringer. Dessuten har vi mye å ta igjen. E18 har lagt beslag på store ressurser i kommunen. Mange har måttet vente på andre ting. Det må vi gripe fatt i nå.

– Har E18-prosjektet tilført kommunen mer enn en ny vei?

– Ja, helt klart. Mange medarbeidere har vært involvert. Det har gitt økt kompetanse som vi vil dra nytte av. Hele prosessen har lært oss mye. Både det som har gått bra og det vi ikke er like godt fornøyd med. Men vi velger å tro at Marker har kommet styrket ut av hele prosessen. Og vi har fått en flott vei med mange fine detaljer som i sum har gjort Ørje til et penere og mer attraktivt sted, avslutter Nythe Nilsen og Østenby.

Grensekomiteen knytter i hop offentlige myndigheter over gränsen

VÄRMLAND, ØSTFOLD, AREMARK, ASKIM, EIDSBURG, MARKER, RØMSKOG, TRØGSTAD, SKIPTVET, SPYDEBERG, HOBØL, MOSS, KARLSTAD, GRUMS, SÄFFLE, ÅRJÄNG, BENGTSFORS OCH KRISTINEHAMN

www.varmost.net



GRENSEKOMITEEN
VÄRMLAND-ØSTFOLD



Sommer og veiarbeid er en velkjent kombinasjon. E18-utbyggingen inneholdt store doser støv, anleggsmaskiner, provisoriske rundkjøringer og omkjøringer. Her fra bakkene opp mot grensen.

På våren i 2015 kom dette skiltet opp. Da var arbeidene i gang.



Mye sprengning må til for å bygge vei. Slik så det ut på Sletta i 2015.



Store deler av Ørje har vært et anleggsområde i flere år.



Fra den spede begynnelsen på E18-byggingen ved grensen. Her står bomstasjonen i dag.



Et av fundamentene til Norgespporten bru er på plass.



Ørjes fotgjengere har vært nødt til å forholde seg til mange provisoriske skilt, og sprengningsarbeid har til tider ført til at bilister har måttet vente. Men Hæhre skal ha all ære av at ulempene tross alt har vært minimale.



Husker du dette gamle huset? Det sto der det planfrie krysset ved Sletta industriområde nå ligger.





E18 gjennom Indre Østfold er ikke bare en transportstrekning. Det er blitt en vakker vei som fremhever det flotte landskapet. Her fra Smaalenene bru over Glomma. Foto: Statens vegvesen



Innfarten til Ørje fra øst er blitt flott. Her fra brua over til Sletta industriområde. Det er blitt en fin vei som fremhever det karakteristiske landskapet.



Det mest belastede området under hele E18-byggingen i Ørje har vært krysset mellom E18 og fylkesvei 21 ved Kilebu. Her har det vært utallige varianter av provisoriske løsninger.





Strekningen østover fra Kilebu vannes før asfaltering.

Strekningen østover fra Kilebu vannes før asfaltering.



Entreprenøren Hæhre har preget «bybildet» i Ørje i to og et halvt år. Forholdet til lokalbefolkningen har vært utmerket. Skånsom håndtering av anleggsmaskiner i kombinasjon med stor lokal tålmodighet har ført til en smidig veibygging.

Et vanlig syn de siste årene. Dette bildet er fra grensen, og den nye veien har akkurat fått asfalt. Folk begynner å se at veiarbeidene nærmer seg sluttfasen.





Det var en stor begivenhet da E18 ble lagt utenom Ørje sentrum i 1989. Folk strømmet til åpningsarrangementet, som ble en stor folkefest.

Foto: Jørn Fjeld



Statsminister Jens Stoltenberg og samferdselsminister Liv Signe Navarsete var begge på plass på Brennemoen i Eidsberg da den nye E18-parsellen ble offisielt åpnet 31. august 2007. Foto: Jørn Fjeld



5. oktober 2001. Fjellsiden i Ørje-berga blir sprengt ut for å gjøre plass til den nye E18-traseen fra Eidsberg grense til Ørje. Veien ble åpnet to år senere.

Foto: Vidar Østenby

Muliggjøring



Vi takker for et veldig godt samarbeid med alle som har vært involvert i planlegging og bygging av E18 Riksgrensen – Ørje!

Vi er glade for resultatet, og for å ha fått være med på dette spennende oppdraget.

Lær mer på www.multiconsult.no

Multiconsult



Elin Bustnes Amundsen i Statens vegvesen på Norgesporten bru en kjølig vinterdag. Prosjektlederen for Riksgrensen – Vinterbro synes at det er blitt en flott bru som Ørje-folk vil sette stor pris på. – Slik de også vil sette pris på hele den nye E18-parsellen fra Ørje til svenskegrensen, sier hun.

Stolt og glad prosjektleder

Elin Bustnes Amundsen strålte som en sol da E18 gjennom Østfold endelig sto ferdig og alle involverte kunne puste lettet ut. – Vi har fått en fin vei. Det er mange som har æren for at vi nå er i mål i Østfold, sier hun.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Elin Bustnes Amundsen er prosjektleder for Statens vegvesens utbygging av E18 på strekningen Riksgrensen – Vinterbro. Denne jobben har hun hatt de siste fem årene, men hun har vært i vegvesenet siden 2004.

– Det er mange fine detaljer langs E18-traseen. Grøntområder, forseggjorte rundkjøringer, bruer, brostein og annen pynt. Hvorfor bygger man vei på denne måten i dag?

– Vei er mer enn bare transport av biler. Vei er også et stort inngrep i naturen. Folk skal ikke bare ferdes på veien. Mange skal bo langs veien også, og noen steder går den gjennom tettsteder, som her i Ørje. Veien påvirker folks dagligliv. Da er det viktig at den er trygg og ikke minst passer fint inn i omgivelsene.

– **Det har kanskje betydning at du er mer enn bare en vei-bygger?**

– Jeg er utdannet landskapsarkitekt. Skal ikke se bort i fra at det kan ha innvirkning på hvordan vi løser saker og ting, sier hun med et smil.

– Jeg synes veien ligger fint i landskapet. Indre Østfold har lite fjell, men det er mange bakker. Dermed får man godt overblikk over landskapet. Veien gir fine muligheter til å se den flotte naturen vi har i denne delen av landet, sier Elin Bustnes Amundsen.

Godt jobbet

– Som prosjektleder ser jeg alle sider av et slikt veiprojekt. Nyansene er mange, og jeg må forholde meg til både stort og smått. Jeg har jevnlig kontakt med egne ansatte, entreprenører

og konsulenter. Det samarbeidet har fungert utmerket. Jeg må berømme både Hæhre og Multiconsult for meget godt samarbeid. Og selvsagt også Marker kommune og innbyggerne, sier Elin Bustnes Amundsen.

– **Men det er flere enn vei-byggerne som fortjener ros?**

– Ja, som prosjektleder har jeg også beveget meg innenfor politikens verden. Østfoldbenken på Stortinget er brukt aktivt for å få prosjektet i havn. Både dagens og gårsdagens politikere har vært flinke pådrivere. Mange har gjort en stor jobb gjennom mange år. Jeg vil også berømme samferdselsminister Ketil Solvik-Olsen. Han har vist et stort engasjement.

Landemerke

– **Kritikere finnes overalt. Noen har vært måtelig begeistret for Norgesporten bru. Var det nødvendig å bygge den så stor?**

– Nødvendig var det selvfølgelig ikke. Vi kunne bygget den mindre. Men jeg er glad for at brua ble slik den ble. Den er flott. Det er et

landemerke i Ørje, og med denne brua kan vi på en fin måte ønske trafikantene velkommen til Norge. Jeg er sikker på at folk i Ørje i årene fremover vil sette stor pris på denne flotte brua.

Til Elvestad

– **Hvilke planer har du nå når jobben er gjort i Ørje?**

– Nå flytter vi ut av lokalene i den gamle Shell-stasjonen og oppretter nytt kontor på Elvestad. Der blir vi i ett år før vi flytter videre til Akershus. Da starter arbeidet med E18 frem til Vinterbro. En parsell jeg håper kan bli ferdig innen 2024.

– **Hva skjer med lokalene i Ørje – riggen – som dere kaller den?**

– Den skal vi selge. Hva som skjer der videre vet jeg ikke.

– **Når skal strekningen Ørje–Hærland utvides?**

– Det er ikke bevilget penger til dette ennå. Derfor vet jeg ikke når det vil skje noe der, sier prosjektleder Elin Bustnes Amundsen



En moderne vei skal være mer enn en trafikkåre. Den skal også være et pent innslag i landskapet. Her fra Eidsberg, der rundkjøringen og tilførselsveiene har fått en grønn profil. Foto: Statens vegvesen



Marius Hæhre Ødegaard (nummer 2 fra høyre - i gul dress) sammen med ledergruppen i Statens vegvesen, Multiconsult og BetonmastHæhre samlet på trappen opp til Ørjes nye landemerke Norgesporten Bru. Samtlige berømmer lokal-samfunnet Ørje for sitt positive bidrag til prosjektet.

Har hatt en **hyggelig** tid i Ørje

Siden våren 2015 har flere hundre mennesker fra hovedentreprenør Hæhre, Statens vegvesen og Multiconsult vært mer eller mindre på plass i Ørje. – Det har vært veldig hyggelig. Det er mange serviceinnstilte folk i Marker, sier Hæhre-sjefen.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Marius Hæhre Ødegaard er prosjektleder for BetonmastHæhre, som er hovedentreprenør for byggingen av Riksgrensen-Ørje, på oppdrag fra Statens vegvesen.

– Helt formelt heter vi nå BetonmastHæhre Anlegg. Det er den avdelingen av Hæhre som tidligere het Hæhre Entreprenør.

Stor aktør

Hæhre er et Buskerud-basert selskap som utfører gigantiske oppdrag over hele landet. De er blant annet involvert i en rekke store veiprojekter.

– **Er Riksgrensen-Ørje et stort prosjekt for dere?**

– Egentlig ikke, sier Marius Hæhre Ødegaard, uten på noen måte å virke stor på det.

– Vi har prosjekter i to-milliarder-klassen. Prosjektet her på Ørje er på 450 millioner kroner, sier han.

Intens jobbing

Hæhre kom i gang med arbeidet i Ørje i månedsskiftet mai/juni 2015. Med hjelp fra lokale underleverandører satte man i gang. Først skulle trær og skog hogges. Med 120 ansatte i sving, en stor maskinpark og iherdig jobbing skjedde ting fort. Folk i Marker, og veifarende på gamle E18, så daglig at det gikk fremover –

ukedager og i helgene. Det ble jobbet nesten døgnet rundt.

– Totalt har vi hatt omlag 300 ansatte i sving på dette prosjektet.

– Det som har vært litt spesielt med Riksgrensen-Ørje er at vi har hatt hele entreprisen selv. Det har krevet mye, men samtidig har vi ingen å skylde på om noe ikke går som det skal.

– **Som for eksempel problemene med Norgesporten bru?**

– Ja. Her hadde vi først problemer med en underleverandør. Så gikk en annen konkurs. Det skapte forsinkelser og problemer. Til slutt gikk vi selv inn og fullførte brua. Vi var ikke skyld i forsinkelsene, men vi hadde ansvaret, sier Hæhre Ødegaard.

Godt samarbeid

Marius Hæhre Ødegaard berømmer det gode samarbeidet under hele byggetiden.

– Statens vegvesen og Multiconsult planlegger. Vi gjør jobben. Det er fordelingen. Dette har fungert utmerket. Vi har hatt et flott samarbeid med de andre aktørene, også våre underleverandører.

– **Flere av dine ansatte har gitt uttrykk for at det har vært en fin og hyggelig tid i Marker. Enig?**

– Ja, absolutt. Vi har fått veldig god respons fra folk. Det er mange serviceinnstilte mennesker i Marker, og det har vært avgjørende. Vi er helt

avhengig av lokale krefter i et så stort prosjekt. Derfor var det også viktig at vi tidlig i prosessen gjorde oss kjent med folk og omgivelser.

– **Noe rusk har det vel vært?**

– Veldig mange er berørt av en slik utbygging. Blant annet har vi støyisolert 93 boliger. Det har gått overraskende bra. Kun noen få har vi hatt ekstra utfordringer med. Alt i alt er vi meget godt fornøyd her i Ørje.

Store utfordringer

– **Hva har vært de største utfordringene?**

– Å bygge vei er én side av saken. Det kan vi, og det byr på ulike utfordringer: fjell, myr, bruer, sprengning, masseforflytning. Det som er helt klart vår største utfordring, er bygging der det er trafikk. Sikkerhet kommer først. Vi må hele tiden ha fokus på sikkerhet. God informasjon til bilistene, trygge omkjøringer og skånsom anleggsvirksomhet. I Ørje har det vært en utfordring. Vi bygger nytt eller provisorisk, flytter over trafikken, bygger mer nytt og flytter trafikken tilbake til det som er ferdig. Slik har vi gjort ting hele veien. Derfor var det også etappevis åpning av nye strekninger frem til hele parsellen sto ferdig.

– **Nå er jobben gjort. Hvor lenge blir du/dere i Ørje?**

– Jeg blir her i Fellesbygget frem til januar. Det er noe etterarbeid som må gjøres. Så går turen videre til nye oppgaver, sier Marius Hæhre Ødegaard, som takker for en flott tid i Ørje.

Den hensynsfulle veien



Mellom Brutjern og Stormosen er det 24 arter av øystikkere.
Foto: Multiconsult

De har hatt en anonym tilværelse i kulissene, staben fra Multiconsult. Både Statens vegvesen og entreprenøren Hæhre har vært de synlige under veibyggingen. Men uten planlegging og tett oppfølging hadde det ikke blitt noen ny E18 slik vi ser den i dag.

ØVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Forholdet mellom vegvesenet, Hæhre og Multiconsult har vært utmerket. Wibeke Norris har vært Multiconsults frontfigur i prosjektet Riksgrensen-Ørje. Hun har deltatt jevnlig på ledermøter. Det må ha vært trivelige møter, for maken til blid og omgjengelig dame finnes neppe. Ikke rart de tre hovedaktørene fant tonen fra dag én.

Viktig jobb

Men blid og humørfyllt er naturligvis ikke nok. Kunnskap, erfaring, samarbeidsevne, kreativitet og en løsningsorientert holdning er viktige faktorer. Multiconsult fikk oppdraget av Statens vegvesen tilbake i 2011. Siden den gang har en rekke fagpersoner fra selskapets ulike avdelinger jobbet med planlegging. Spesialister innen veifag, landskap, vann og avløp, konstruksjon, geoteknikk, støy, elektro, anleggsgjennomføring og helse og sikkerhet har vært i sving. Hele tiden i tett samarbeid med Statens vegvesen, Marker kommune og etter hvert hovedentreprenør Hæhre.

– Det gikk fort i svingene den første tiden. Vi hadde både reguleringsplan og byggeplan, og det gjorde planprosessen effektiv, sier Wibeke Norris.

– Det måtte gjøres mange endringer, og noen av dem måtte gjøres fort. Veldig fort. Da var det

helt avgjørende å ha erfarne folk å samarbeide med. Thorbjørn Hansen i vegvesenet var veldig god på åpen prosess. «Dette skal vi gjøre sammen», sa han. Helt avgjørende var også samarbeidet med Marker kommune. Heldigvis fungerte det utmerket. Jeg kan ikke få fullrost Vidar Østenby i kommunen. Maken til løsningsorientert kar skal man lete lenge etter. Vidar ga oss svarene vi trengte, og han har hele veien vært til stor hjelp. Hedde vi noe vi ønsket å diskutere, svarte Vidar kjapt «Ja, bare kom». Og det gjorde vi. Det har vært en veldig god, effektiv og hyggelig prosess. Jeg tror nesten vi kan si at det er norgesrekord, sier Wibeke Norris.

Flinke damer

– Vegvesenets prosjektleder er kvinne. Dere i ledelsen i Multiconsult er kvinner. Må man være kvinne for å bygge vei i dag?

Wibeke Norris ler lenge og hjertelig.

– Det er mange flinke menn, og det er mange flinke kvinner. Det teamet som har ledet utbyggingen av E18 har hatt en fin blanding. Derfor er resultatet blitt veldig bra. Vi jobber godt sammen, og vi har fått en flott vei, en kjempefin Norgesporten bru og mange fine løsninger og detaljer som plasserer veien vakkert i landskapet. Vi har fått en trafiksikker vei, en effektiv vei og en hensynsfull vei som tar

godt vare på miljø og dyr, planter og insekter. Jeg kaller dette «den hensynsfulle veien», sier Norris.

– Jeg er mektig imponert over den jobben Hæhre har gjort. Blant annet bygget de anlegg basert på våre 3D-tegninger. Det har jeg aldri opplevd før. All ære til Hæhre. Jeg er også veldig godt fornøyd med firmaet Degree of Freedom, som har tegnet Norgesporten bru. Brua er blitt et landemerke vi alle bør være stolte av.

Øystikkere

– Mange sperret opp øynene da de fikk vite at det skulle bygges hundre meter med bru over ei myr, for å sikre passasjen til noen øystikkere. Har vegvesenet og planleggerne gått helt fra konseptene? Skal vi bygge motorvei eller skal vi bygge landingsstripe for øystikkere? Til mangfoldige ekstra millioner kroner?

Ny runde med rungende latter.

– Ha, ha, ha. Joda, det er sikkert mulig å reagere slik. Men heldigvis har vi fått øynene opp for at veibygging er mer enn bygging av vei. Og vår oppgave i Multiconsult er ikke bare å sørge for at veien kommer, teknisk fin fra A til B. Veien skal fungere, også når det regner og snør. Den skal passe inn i landskapet, og den skal ta hensyn til miljø og ulike arter. Alt må tenkes nøye igjennom før man bygger vei, spesielt i sårbare områder.

– Men øystikkere?

– Øystikkere er flotte. Tenk bare på hvordan alle lar seg fascinere av dem. Små barn. Voksne. I Norge har vi 48 arter av øystikkere. Mellom Brutjern og Stormosen i Marker er det 24 arter. Tre av disse artene er fredet. Jeg synes det er veldig bra at vi gjør slike tiltak. Bru-

ker noen kroner ekstra på å legge forholdene til rette for at truede og flotte arter blir bevart. Brua over Stormosen er 99 meter lang. Den sikrer øystikkernes videre eksistens. Dessuten fungerer bru som viltpassasje for større dyr. Og så er hele området så flott at det er en fryd å kjøre der, sier Wibeke Norris.

Miljøtiltak

– Andre miljøtiltak?

– Ja, miljøtiltak er viktige. Vi undersøkte de to Brutjernene. Det viste seg at det var store konsentrasjoner av salt i tjernene. Gamle E18 går mellom de to tjernene, og gjennom årene har veisalt havnet i vannet. Under planleggingen av nye E18 var det viktig å gjøre tiltak slik at det ikke kommer salt fra veien og ut i Brutjernene.

– Vann er noe som skaper problemer, og under planleggingen har vi tatt mange hensyn for å sørge for god drenering og oppsamling av regnvann. Vi fikk gjøre noen grep på den gamle Kongeveien. Det løste mye. Vi har også lagt ned noen ekstra rør i bakken fordi grunnvannet står veldig høyt i Ørje, noe som ga oss utfordringer.

Min «baby»

Wibeke Norris hadde lite kjennskap til Ørje før hun kom inn i dette prosjektet. Litt rart, kanskje. Hun er tross alt østfolding.

– Jeg bor i Oslo, men jeg er fra Kråkerøy. Likevel visste jeg lite om Ørje. Men nå har jeg vært her lenge. Blitt veldig glad i stedet og menneskene. Dette veiprojektet er blitt min «baby». Det er favorittprosjektet mitt, og jeg har fått et eierforhold til denne veien nå. Jeg kommer til å kjøre her mange ganger, og det vil gi meg massevis av gode minner, sier Wibeke Norris.

Grunneiere fornøyd til slutt

Jens Oscar Olsen Torp er talsmann for seks grunneiere som har hatt tett samarbeid med Statens vegvesen. – Resultatet ser ut til å ha blitt bra, sier han.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

– Dette har ikke vært noen enkel jobb. Vi har hatt en lang prosess gående. Men etter hvert løst det. Spesielt etter hendelsen ved Mysen. Da fikk vegvesenet opp øynene, sier Olsen Torp.

Overvann

Det saken dreier seg om er drenering av overvann. Naturen har en god evne til å ta unna regnvann, men når det asfalteres på store områder, som det blir gjort når ny motorvei bygges, vil vannet samles i store mengder og skape problemer.

– Vi pekte på dette tidlig, men fikk ikke all verdens respons. I vårt område er det to utløp. Det er en bekk ved Brutjern og det er Braneselva ved Sletta. Vi var bekymret for hvordan disse løpene ville tåle store vannmengder fra den nye veien. Men lenge talte vi nærmest for døde ører.

Ny vending

– Statens vegvesen er flinke innenfor regulert område. Der har de erfaring og gjør nødvendige grep. Men utenfor regulert område må det presses på. Det har vi gjort. Da det oppsto store problemer



Jens Oscar Olsen Torp har vært talsmann for seks grunneiere fra Sletta-området og østover. – Det har vært mange møter og tett samarbeid med Statens vegvesen. Til slutt fikk vi gjennomslag. Blant annet er det gjort mye langs Braneselva (i bakgrunnen), og det vil forhåpentligvis hindre fremtidige flomskader, sier han.

ved Mysen, og E18 måtte stenges i flere måneder, skjønte vegvesenet at det kan være smart å ta problemet i forkant, sier Olsen Torp.

– Hendelsen i Mysen fikk også vår sak til å løsne. Vi fikk utført mye opprensning og utbedringer på de nevnte løpene. Det vi har klart å oppnå ser bra ut, og jeg må si at jeg er fornøyd med resultatet, sier Jens Oscar Olsen Torp.

– Vi er ikke like fornøyd med kommunens

engasjement i denne saken. Derfor ba vi heller ikke om hjelp derfra. Vi søkte direkte kontakt med vegvesenet, ba om å bli fulgt opp og få informasjon. Vi har hatt mye kontakt, og det har vært positivt. All honnør i så måte. Men det tok altså litt tid før vi ble tatt på alvor. Men det er historie nå. Vi er godt fornøyd med resultatet og tror at de tiltakene som er gjort vil bidra til å hindre flomskader i området, sier han.

**En ekte
lokal
sparebank**



Grip mulighetene!

Nye E18 knytter vårt distrikt enda tettere til det sentrale Østlandsområdet. Med kortere reisetider blir Marker en mer attraktiv kommune for mange. La oss gripe de mulighetene det gir, og sammen skape et enda sterkere lokalsamfunn.

Siden 1851

Telefon 69 81 04 00
Epost@marker-sparebank.no
www.marker-sparebank.no



**MARKER
SPAREBANK**

Personlig og trygg



Thor Hals (t.h.) er ordfører i Askim. Han er også leder av Grensekomiteen Värmland-Østfold. Her sammen med Alf Johansen fra Spydeberg. Han er sekretariatsleder i Grensekomiteen og den som sørger for at de viktige sakene for de nitten norske og svenske kommuner og fylkeskommuner holdes varme.

– Viktig for grenseregionen

Grensekomiteen Värmland-Østfold har eksistert i 27 år. Lederskapet går på rundgang. Nå er Askim-ordfører Thor Hals leder av komiteen. – Selv om E18 er ferdig i Østfold, er Grensekomiteen fortsatt viktig, sier han.

ØVIND OTTERSEN, TEKST

Alf Johansen fra Spydeberg er kontinuitetsbæreren i Grensekomiteen. Han er sekretariatsleder og en pådriver i små og store saker. Thor Hals er leder av komiteen, som har nitten partnere på begge sider av grensen – kommuner og de to fylkeskommunene.

Kommunikasjon

Kommunikasjon har vært Grensekomiteens viktigste oppgave og den direkte årsaken til at komiteen i det hele tatt så dagens lys. Utbygging av E18 har vært en prioritert oppgave, og i kulissene har komiteen gjort en utmerket jobb.

– Er Grensekomiteen nå blitt overflødig?

– Nei, slett ikke. Grensekomiteen er limet i hele vår region, sier Alf Johansen.

– Vi er i mål med E18 i Østfold, men det er mange gjenstående oppgaver i forhold til Østfold-Värmland. Og Norge-Sverige, for den saks skyld. Vi jobber intenst med å få til en moderne høyhastighets jernbane mellom Oslo og Stockholm. Og vi jobber intenst med å få Sverige til å prioritere utbyggingen av E18 mellom Töcksfors og Grums. Her gjenstår mye arbeid.

– Det er mange som kan ta sin del av æren for at E18 nå er ferdig gjennom Østfold. Tidligere ordførere som Hans Jacobsen, Knut Herland, Nils Skogstad og Stein Håland har ekstra god grunn til å være stolte. Det har også alle tidligere ledere av Grensekomiteen og selvsagt også mange andre. Tidligere fylkesordfører Arne Øren har vært en viktig brikke. Han bidro sterkt til å få på plass Østfoldpakka, og det var da arbeidet med E18 virkelig skjøt fart, sier Thor Hals.

Gammelt tankegods

– Hvorfor ligger Sverige så langt bak oss i dette arbeidet?

– Jeg tror det ligger mye gammelt tankegods i hodene på eldre politikere på svensk side, sier Alf Johansen.

– Fortsatt ser de på Arvika-traseen som veien mellom Värmland og Norge. De har ikke helt tatt inn over seg at E18-traseen er den korteste og raskeste veien mellom våre to land og regioner. Det tar tid å endre dette, men jeg håper vi er på god vei. Det er mange gode krefter på svensk side som jobber for både bedre E18 og en raskere jernbane-forbindelse, sier Alf Johansen.

– Grensekomiteen er et viktig verktøy, sier Thor Hals.

– Vi har flinke folk som driver nyttig lobbyvirksomhet inn mot både Stortinget og Riksdagen. Fremover må vi opprettholde dette trykket. Vi må spille på det vi har

av store og viktige miljøer. Ta for eksempel utdanning. Karlstad universitet har fem hundre norske studenter. Universitetet på Ås har et stort og unikt fagmiljø. Det er ingen grunn til at disse to miljøene ikke skal dra større nytte av hverandre.

Kultur

Også på kultursiden er det mye å hente i et samarbeid over grensen. For tiden pågår arbeidet med Unionsleden. Det er en sykkel-led mellom Moss og Karlstad, med fine veier og stier gjennom flott landskap og mange kommuner. Unionsleden vil gi kommunene en unik anledning til å vise frem mange av sine små og store attraksjoner. I tillegg vil økt sykkel-turisme være bra for både den lokale økonomien og for folkehelsen.



De seks ordførerne som alle gleder seg over at E18 er ferdig utbygd gjennom deres kommune. Fra venstre Erik Unaas i Eidsberg, Saxe Frøshaug i Trøgstad, Thor Hals i Askim, Olav Breivik i Hobøl, Kjersti Nythe Nilsen i Marker og Petter Schou i Spydeberg.

Ny giv for Indre Østfold

Utbyggingen av E18 har gitt en ny giv for hele Indre Østfold. En som har sett hvordan egen kommune har blomstret etter omleggingen er Thor Hals, ordfører i Askim.

– Besøket har økt, og vi har fått et levende sentrum, sier han.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Alle Indre-kommunene er berørt av E18-utbyggingen, selv om noen av dem lå litt utenfor i utgangspunktet. Deres gevinst har i hovedsak vært bedre og raskere kommunikasjon, både mot Oslo og mot Sverige. Hobøl og Trøgstad er de

beste eksemplene. Også Mysen har fått Europaveien utenfor sentrum. Slik var det til en viss grad også tidligere, men nå er både Ramstad og Momarken utenfor synsvidde for trafikken på E18. Da må grep gjøres, og det er gjort.

I Marker går den nye veien bare et stenkast utenfor Storgata. Det

gir uante muligheter i kommunens hovedstad Ørje.

Askim blomstrer

Indre Østfolds største by Askim er den kommunen som har gjennomgått de største endringene som følge av E18-utbyggingen. Det mange fryktet ville bli Askims død, har vist seg å bli en velsignelse. I hvert fall om vi skal tro ordfører Thor Hals. Og det skal vi jo.

– I gamle dager gikk E18 gjennom Askim sentrum. Min far drev butikk i sentrum, og den var alltid full av eksos, sier Thor Hals.

– Det er lett å rose male alt som var før. Men jeg savner ikke den tiden. Nå er E18 lagt utenfor Askim sentrum. Det har gitt oss nye muligheter, og jeg synes vi har vært flinke til å møte utfordringene. Nå kan sentrum være en perle, og det arbeidet er godt i gang. Vi har gågate, og vi har stor aktivitet i sentrum. Askim er blitt en unik by. Vi har småbutikker, kjøpesenter og storhandel midt i sentrum. Til og med Østfoldbadet ligger midt i byen. Folk bruker rett og slett byen på en annen måte. Trivsel og

livskvalitet er nøkkelford. Askim er blitt et godt eksempel på hvordan man kan styrke sentrum, sier Thor Hals.

Regionalt senter

Utviklingen av Askim siden nye E18 ble ferdig har vist at det er mulig å skape et regionalt sentrum. Et handelssentrum som tiltrekker seg innbyggere fra både egen kommune og nabokommuner. Og de større attraksjonene, som Østfoldbadet, får folk langveisfra til å besøke Askim.

– Og så skal vi være svært glade for at Värmland og Årjäng har vært så utrolig dårlige til å markedsføre seg i Indre Østfold. Konkurransen fra Sverige kunne vært mye sterkere. Selvfølgelig er det mange som drar på svenskehandel, men vi ser at mange av dem stopper i Askim på vei til eller fra Sverige.

– Jeg er meget glad for den utviklingen vi har sett i Askim. Men dette har ikke kommet av seg selv. Det ligger hardt arbeid bak. Dessuten er det viktig at innbyggerne snakker pent om egen by. Det har vi jobbet mye med, sier Thor Hals.

ØRJE
DEKK OG MOTOR
SERVICE

Storgt. 84
1870 Ørje

Tlf. 69 81 10 49
Mobil 92 61 11 21

Vil bygge moderne jernbane

Sekretariatsleder Alf S. Johansen i Grensekomiteen Värmland-Østfold har i mange år engasjert seg i spørsmålet om bygging av en moderne jernbane mellom Oslo og Stockholm.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST

– I forbindelse med EU-prosjektet TENTACLE, som ser på det sentrale Skandinaviens tilkoblinger til Ten-T og de globale transportrutene, ønsker Grensekomiteen Värmland-Østfold å få synspunkter fra kommuner, regioner og andre aktører, sier Alf S. Johansen.

– Konkret ønsker vi å få respons på muligheten for å etablere en moderne jernbane mellom Oslo og Stockholm. Det foreligger nå et godt grunnlag for å gjøre reelle vurderinger, sier han.

Konferanse

I slutten av november inviterte Grensekomiteen til en konferanse om saken. Svarene og responsen derfra blir en del av en prosjektrapport som sendes til nasjonale myndigheter, Nordisk Råd og EU.

– Oslo-Stockholm banen kan inngå i en Scandinavian Express Railway og utvides med



Alf S. Johansen er sekretariatsleder for Grensekomiteen Värmland-Østfold. Han har i flere år jobbet med å få bygget en moderne jernbane mellom Oslo og Stockholm.

faste forbindelser til hele Norden, med linker mot Russland, Baltikum, Polen, Tyskland og Asia, sier Johansen.

– En nordisk transportgruppe diskuterer

for tiden en rekke grensekryssende prosjekter. Stockholm-Oslo er ett av disse. Dessverre er ikke strekningen Stockholm-Oslo prioritert av Norge og Sverige som en del av EUs TEN-T kjernenettverk, men vi har håp om at det kan forandre seg ved neste TEN-T rullering, som nå er ute på høring.

– EU kan bidra med rundt 30 prosent av en investering dersom prosjektet er en del av TEN-Ts prioriterte korridorer. For å oppnå politiske og økonomiske resultater må kommuner og regioner vise vilje til å løfte fram strekningen. Grensekomiteen ønsker å få med alle gode krefter i dette arbeidet, sier Alf S. Johansen.

Mange alternativer

– Vi er klar over at det finnes mange alternativer til banestrekninger og ulike konsepter. Dette er bare en fordel. Det ene utelukker ikke nødvendigvis det andre. Vi ønsker nå å fokusere på det prosjektet som Grensekomiteen Värmland-Østfold primært ønsker å få realisert og som vi har jobbet med de siste årene. Det bør være interessant for kommuner og regioner utover selve banestrekningen ettersom man får reisetidsgevinster og vekstimpulser også til andre regioner.

En av de aktuelle strekningene som vurderes følger den nye E18-traseen. Det betyr at en ny jernbane kan passere riksgrensen ved Ørje. Men det finnes altså flere ulike alternativer som vil bli gjenstand for diskusjoner i tiden fremover.

Alltid gränslöst låga priser!

Välkommen till oss på ICA Supermarket Töcksfors



Öppet alla dagar 8–22

Telefon: 0573-15 27 00 • Inspireras på ica.se/töcksfors



Följ oss på Facebook



Skaffa ICA kortet också så får du bonus/värdecheckar på allt du handlar!

ICA
Supermarket
Handelsparken
i Töcksfors

I 1954 forsvant for godt et landemerke fra mellomriksveien Oslo–Stockholm. Det lokale veivesenets sprengningsbas Harald Søbyskogen og medhjelper Gunnar Lintho plasserte et betydelig antall dynamittgubber under en klippeblokk ved Ørje-berga.

«Store Sten» – et landemerke



«Store Sten» i dag. Et landemerke langs gamle E18 i Ysterudvika. Stedet er fortsatt et yndet mål for en spasertur i naturskjønne omgivelser mens trafikken på nye E18 buldrer oppe i fjellskjæringen. Bildet til høyre er fra arbeidet med den nye veien fra Ørje til Hærland tidlig på 2000-tallet. Foto: Øyvind Ottersen / Jørn Fjeld

EILIF MOSBÆK, TEKST

Stabbesteiner var den tids autovern mot sjøen like inntil. Denne klippeblokka hadde imidlertid et ganske annet og betydeligere omfang. Nå lettet den etter århundres opphold på sjøkanten. Klippeblokka dukket til permanent hvile på drøyt tjue meters dyp. Idet den tippet utfor veikanten, rakk karene å fastslå, som de siden uttalte: «Undersiden var flat som et strykejern».

Kjært utfluktsmål

«Store Sten» var et begrep og et kjærutfluktsmål i helgene. Spaserturer var den gang en sosial adspredelse. På 1930-, 1940- og 1950-tallet var apostlenes hester og sykkelmenigmanns fremkomstmiddel. Et fåtall biler passerte riktig nok grensen, med opphold i Ørje sentrum for tollkontroll. Ellers var det Kværner's Bilruter som i all hovedsak utgjorde det motoriserte trafikkbildet. En travel lege og en patruljerende lensmann kan også føyes til.

Riksveien var, som vi skjønner, ikke nevneverdig trafikkert. Noe annet i dag med ny trafikkåre høyere oppe i berget og et tusentall kjøretøyer i døgnet!

Et veihistorisk tilbakeblikk

Vi skal koste på oss et veihistorisk tilbakeblikk og tar utgangspunkt i kongeveiene. Omkring 1820 passerte disse riksgrensene mange steder i Sør-Norge. Slik også ved Ørje.

Kong Karl 14. Johan, som var statsoverhode i Norge/Sverige, var interessert i et godt veinett mellom landene. Kongeveien passerte Ørje-elva like syd for idrettsanlegget på Bommen, klatret opp åsen til nåværende Ørjetun, fortsatte bak dette over toppen av Ørje-berga for så å falle bratt ned mot Ysterudvika. Veiprosjektet ble

fullført med militære mannskaper i 1818 og må kunne betegnes som en paradevei.

En som levde på den tiden skal ha uttalt:

«Jeg kunne huske at kongen i 1828 kom kjørende. Bøndene måtte møte opp med hester der det skulle være hestebytte, og kongen skulle kjøre i trav hele veien. Kongen trengte 81 hester på hvert skift, og mellom Stockholm og Christiania ble det brukt 5.000 hester!»

Veiprosjekt

Med bru over Glomma ved Fossum i 1857 er ferjetrafikken over Onstadsund en saga blott, og i 1863 er veien fra Christiania, som hovedstaden den gang het, brakt frem til Brændemoen (Slitu).

I 1868 prosjekteres: «Detailleforslag om Anlæg af ny Vej mellem Brændemoen og Hån. Efter at Vejen fra Christiania til Brændemoen i Aarene 1854–63 er bleven fuldstændig omlagt som Chaussée, staar nu igjen til Omlægning av Vejen mellem Christiania og Sverige over Hån Strækningen fra Brændemoen østover, ca 3 1/8 Mil».

Ingerniørløitnant Brandt fortsetter i sin utredning: «– at denne Vej har betydning ikke alene for den indre Ferdsel mellem Sognene Ejdsberg, Herland, Rødenes og Ødemark (5 à 6000 Mennesker) men ogsaa for den Trafik med Christiania og de smaalaenske Byer, som udgaar saavel fra disse Sogne som fra især Nordmark Herred i Wermland. Denne Trafik bestaar saa vel for Norges som Sveriges Vedkommende i Afsetning af Korn og Fedevare, hvortil for Sveriges Del maa føjes Jernvarer. Med den Tilstand, hvori denne Vej nu befinder sig, er den kun lidet skikket til Befordring af en saadan Trafik. Under henvisning til medfølgende Profiler og de anstillede Transportberegninger bemerkes, at den i gjennomsnitt krever 20 Hestedagsverk pr. Mil. Dens Omlægning krever saaledes en fulstendig

ny inje, som nu er udstukken fra Brændemoen paa Nordsiden af den gamle Vej indtil Lundeby i Herland».

Når frem til Ørje i 1877

Veianlegget til Lundeby er gjennomført i 1876, og endelig i 1877 når «Linna», eller «Storveien» som den også ble kalt, helt frem til Ørje.

Person- og postdilligence ble opprettet i 1901. Bilen overtar tjenesten sommertid i 1909. På 1920-tallet også vinterstid. Fra 1930-årene er det også gode rutetilbud til Mysen og Oslo. Grusveiene erstattes etter hvert med fast dekke, som i 1950 er sammenhengende like til Tigerstaden.

«Norge er et fattig land»

Barneskolens geografibok fra 1930- og 1940-tall innledet med setningen: «Norge er et fattig land»! Etterkrigsårenes nøysomhet og myndighetssålagte restriksjoner vedrørende alt som luktet av luksus ble utover i 1950-årene forsiktig lempet på. Frigivelsen av personbilsalget høsten 1960 ble startsignalet på den nye tid. Trafikken på veiene ble nå for alvor puls-slagene i Ola og Karis arbeids- og fritidsliv. Vi kom ut i omverdenen til nye spennende opplevelser.

Før vi forlater Ørjes gamle innfartsvei fra vest, den gang riksvei 6, tillat et minnebilde fra 1950-tallet. Slike inntreffer når fremtidsvyer stadig oftere blir erstattet med tilbakeblikk. Et bilde materialiseres gjennom tre ulastelig antrukne herrer i god driv over Kanalbrua på søndagsutflukt til «Store Sten». Axel Stormoen, som ble rammet av polio i sin ungdom, i sin spesialkonstruerte hånddrevne sykkelvogn. Ved hans side en sikker støttespiller, sentrumskremmeren Einar Nilsen og i karakteristisk spasérpositur - en strak venstrearm langs siden, fastholdt av høyre hånd bak på ryggen - malermester Helmer Holtevik.

Nærkontakt på godt og vondt

Tor Klund er en av mange næringsdrivende som har hatt nærkontakt med byggingen av ny E18 og ikke minst Norgesporten bru. Han har både positive og negative erfaringer.

ØVVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Tor Klund har hatt nære forbindelser med entreprenøren Hæhre og flere av prosjektets underentreprenører. Klund driver firmaet Ørje Dekk og Motor, og han har levert tjenester og dekk til traktorer, varebiler og lastebiler i hele anleggsperioden.

Økt omsetning

– Det har selvsagt vært positivt. Det har gitt mange gode relasjoner og økt omsetning, sier Klund.

– Men jeg kan ikke underslå at nærheten til den nye veien og brua har ført til ulemper. Det har vært mye støv og støy fra lastebiler og maskiner. Det har ikke minst påvirket mine øvrige kunder. Jeg vil



Tor Klund, som driver Ørje Dekk og Motor helt inntil Norgesporten bru, har hatt både gode og dårlige erfaringer med E18-utbyggingen og i særdeleshet den nye brua. – Jeg har hatt tett kontakt med utbyggerne og har levert varer og tjenester. Det er positivt, men selve prosjektet, og brua i særdeleshet, har jeg aldri vært særlig begeistret for, sier han.

benytte anledningen til å takke dem for den tålmodigheten de har utvist i denne perioden, sier Tor Klund.

Kritisk til brua

Norgesporten bru er blitt et landemerke i Ørje. Etter at den endelig ble åpnet, har folk fått både se brua og ikke minst bruke den. Tor

Klund er en av dem som aldri har lagt skjul på at han har vært lite begeistret for både veibyggingen og i særdeleshet Norgesporten bru.

– Jeg mener at Norgesporten bru er et unødvendig og dyrt prestisjebygg. Jeg tror ikke at mange på Ørje egentlig forstår hvilken belastning og hvilke problemer trafikken over

Norgesporten vil forårsake i Storgata og i krysset ved Rema 1000/Felleskjøpet, spesielt på vinterstid, sier Tor Klund.

– Det vil bli en betydelig trafikkøkning i denne delen av Sentrums-Ørje. Jeg spår at ulike tiltak må settes inn i denne gata allerede neste år, sier Tor Klund.

Konkurs rammet brua

I oktober opplyste Statens vegvesen at underentreprenør NLI Vcon AS hadde begjært oppbud. Selskapet har vært ansvarlig for byggingen av stålbrua Norgesporten i Ørje, på kontrakt under hovedentreprenør Hæhre.

ØVVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

I slutten av oktober sa vegvesenets prosjektleder Elin Bustnes Amundsen:

– Vi har nettopp fått overbrakt denne informasjonen fra Hæhre entreprenør AS. De har holdt oss løpende orientert etter at NLI forsvant fra byggeplassen tidligere denne uken. Hun mente imidlertid at konkursen ikke ville få vesentlige konsekvenser for de resterende arbeidene.

Fulgte oppsatt plan

– Til tross for den oppståtte situasjonen har vi tro på at byggingen av Norgesporten vil kunne ferdigstilles uten ytterligere forsinkelser. Hæhre har allerede lagt frem en plan for hvordan de vil løse dette, og den har vi all tillit til, sa prosjektlederen like etter konkursen.

Det viste seg å holde stikk. Hæhre tok over arbeidene med slutføringen av brua, og den ble åpnet for trafikk i god tid før det

offisielle åpningsarrangementet 9. desember.

Den formelle åpning av E18 Riksgrensen-Ørje har blitt forskjøvet utover sommeren og høsten på grunn av utfordringer med byggingen av Norgesporten. Opprinnelig skulle veien vært offisielt åpnet i oktober. Så ble åpningen fremskynnet til 3. juli fordi arbeidet hadde gått fort enn oppsatt plan. Men så begynte problemene med Norgesporten å dukke opp. Bortsett fra brua var resten av parsellen ferdigbygd. Den nye veien mellom Ørje og svenskegrensen ble åpnet for trafikk i mai, men det offisielle åpningsarrangementet måtte vente til alt var ferdig.

Brua ble åpnet i månedsskiftet november/desember.

Problemer med byggingen av Norgesporten bru førte til at den offisielle åpningen av parsellen Riksgrensen-Ørje først kunne finne sted 9. desember.



Bomstasjon på grensen

I lengre tid har bilistene kjørt igjennom bomstasjonen på Ørje-grensen uten å betale. Men nå er det slutt på gratiskjøringen.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Uten bompenger hadde det ikke blitt noen E18-utbygging. Først da Østfoldpakka kom på bordet, ble det fart i sakene. Denne inneholdt blant annet en ordning der penger fra bomstasjoner på E6 ved Moss skal bidra til å finansiere utbyggingen av E18 gjennom Østfold. Selvfølgelig i tillegg til bomstasjoner på E18.

Raskere nedbetalt

Opprinnelig var det meningen av det skulle betales bompenger frem til 2032. Men lav rente og økt trafikk har sørget for en langt raskere nedbetaling. Det betyr at veien vil være nedbetalt allerede om tre til fem år, med dagens nedbetalingstakt.

Den nye automatiske bomstasjonen på Ørje-grensen vil altså bare bli stående i noen få år. Muligens kan den bli demontert allerede i 2021. Frem til det må bilistene betale både når de kommer inn til Norge og når de forlater landet.



I det øyeblikk samferdselsministeren klippet båndet og offisielt åpnet den nye E18-parsellen Riksgrensen-Ørje lørdag kveld den 9. desember, ble bomstasjonen «slått på». Da var gratiskjøringen over, og det provisoriske krysset over satsene ble fjernet.

VI UTFØRER ALLE TYPER BILREPARASJONER



KAMPANJE VINDUSVISKERE

25% ut januar

SPYLERVÆSKE

KR 25,-
pr. kanne



BESØK SLETTA AUTO I ØRJE

– ditt lokale bilverksted

ALT AV SERVICE + MOBILITETSGARANTI

TA EU-
KONTROLLEN
HOS OSS
!

BILDIAGNOSE

RUTESKADER

BilXtra

Hvis bilen fikk velge! www.bilxtra.no

Kjell Ericsson (t.v.) og Nils Skogstad sammen ved riksgrensen. De to politiske ringrevene skal ha en stor del av æren for at E18 kom på dagsorden og har forblitt der helt frem til i dag da strekningen gjennom hele Østfold nå har fått motorveistatus.



– Fantastisk å få oppleve

– Dette er helt fantastisk! Vi hadde ikke trodd at vi skulle få oppleve at E18 skulle bli ferdig gjennom Østfold i vår levetid. Men slik ble det, og «nu er vi jätteglada». Nå må vi få fart på utbyggingen på svensk side.

ØVVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Kjell Ericsson og Nils Skogstad står på riksgrensen. På den ene siden starter en flunkende ny motorvei. På den andre siden ser det heller ikke så verst ut, men begge vet at det noen få kilometer nede i bakken – østover – så er det stopp.

– Nå er E18 ferdig utbygd gjennom Østfold. Nå er det Norge som leder an. Jeg håper virkelig at det dere har fått til smitter over på Sverige slik at vi kan få bygget ut E18 østover fra Töcksfors til Grums, sier Kjell Ericsson.

Startet det hele

På mange måter kan vi si at det var nettopp de to godt voksne herrer som i sin tid startet det hele. Nils Skogstad var ordfører i Marker, en posisjon han hadde i mange år. Kjell Ericsson var kommunalråd i Årjängs kommun, tilsvarende ordfører. Siden ble han riksdagsmann og er fortsatt en man lytter til i svensk offentlig liv.

– Nils og jeg hadde og har fortsatt et meget godt forhold. En gang på 1980-tallet sa Nils: «Nå må vi få gjort noe med denne krøttestien». Han siktet til E18, som var mildt sagt i dårlig forfatning. Kommunikasjonen mellom Oslo og Stockholm var dårlig, og for oss lokalt i Marker og Årjäng led vi stort under den dårlige veien.

Grensekomiteen

– Tanken om å gjøre noe modnet, sier Nils Skogstad.

– Etter hvert dannet vi E18-komiteen, som senere skulle bli til Grensekomiteen Värmland-Østfold. Vi fikk med oss de andre ordførerne. Vi reiste til Stortinget, og vi reiste til Riksdagen i Stockholm. Vi ble lyttet til. Grensekomiteen har spilt en meget viktig rolle, sier han.

– Og vi dro til Brüssel, legger Ericsson til.

– Det var viktig å få med EU-systemet. Det klarte vi etter hvert. Flere fremtredende samferdselspolitikere fra EU har vært på befarings hos oss. Det bidro til at vi fikk bygget et par nye etapper på svensk side. Fra grensen til Hån og senere videre til Töcksfors. Mellom Segmon og Karlstad er det også blitt bra. Men store strekninger gjenstår på svensk side, sier han.

– Nils, du må være stolt over at du har bidratt til at veien nå er ferdig?

– Jeg er glad, men stolt? Nei, stolt er jeg ikke. Det er 37 år siden vi startet arbeidet. Det er vel ingen grunn til å være stolt av at det tar 37 år å få gjennomført et prosjekt, sier han – med sitt sedvanlige glimt i øyet.

Mange har æren

– Vi skal nok ta på oss vår del av æren for at det nå har blitt så bra. Vi var med på å dra dette i

gang. Men det er mange som har mye ære for resultatet, sier Kjell Ericsson.

– Det er politikere og veidirektører på begge sider av grensen. Det er lokale stortingspolitikere og andre lokale pådrivere. Og fart i sakene ble det på alvor da Østfoldpakka kom på bordet. Den koblet E6 og E18 sammen, slik at det ble en slags felles finansiering. Til da hadde det kommet en million her og en million der. Det blir det ikke mye vei av. Men plutselig dukket Jens Stoltenberg opp med en milliard. Da begynte ting å skje, sier Ericsson.

– Men en ting er finansiering. En annen viktig bit er det praktiske. Statens vegvesen og entreprenøren Hæhre har gjort en strålende jobb. Veien er ikke bare blitt rask og effektiv. Den er også blitt fin. Det er mange lekke detaljer, sier Skogstad.

– Det er stort for både Østfold og Årjäng at veien gjennom Østfold nå er ferdig. Men vi kan ikke legge oss ned ennå. Fortsatt gjenstår en bit i Akershus, frem til Vinterbro. Og fortsatt gjenstår en lang strekning i Värmland. Først når alt dette er på plass kan vi virkelig være fornøyd. Men for all del – vi skal være glade og stolte over det som er oppnådd i Østfold. Dette er blitt veldig bra, sier Kjell Ericsson og Nils Skogstad, to gode kolleger som fortsatt pleier vennskapet. Selv om de for lengst har lagt politikken bak seg. Men samfunnsengasjementet kan ingen ta fra dem.



RENAULT
Passion for life

Bli med å **Renaultvere** Norge du også!

*Vibeke Skofterud, Langrennsløper
Team Renault*



Skrot din gamle bil og få
**KR 25 000,-
I AVSLAG***
på Renault ZOE 400 km



Kampanjepris kr **232 600,-**
Førpris kr 257 600,-
Inkl. hjemmelader og montering (verdi kr 15 000,-)

Renault ZOE 400 km – Europas mest solgte el-bil (første halvår 2017). Opplev økt kjøre glede med den helelektriske Renault ZOE, nå med 400 km rekkevidde (NEDC, New European Driving Cycle). *Skrot din gamle bil og få kr 25 000,- i avslag ved kjøp av Renault ZOE med 400 km (NEDC). Også tilgjengelig som BOSE® EDITION. Tilbudet gjelder ved framvisning av vrakpant-kvittering eller ved levering av en bil som skal skrotes hos en Renault-forhandler. Benyttes tilbudet uten å skrote bil får man avslag på kr 20 000,-. Batterigaranti på 8 år/160 000 km. Min. 66 % kapasitet. Maksimale 5 stjerner i Euro NCAP. Priser er inkl. frakt og levering i Oslo. Lokale frakt-/leveringskostnader kommer i tillegg. Kampanjeperiode 2. oktober t.o.m. 31. desember 2017. Forbehold om trykkfeil.

renault.no

NORGESPORTEN BIL

Kilebusvingen 2, 1870 Ørje
Tlf. 69 81 28 00 / mob. 959 38 172
norgesportenbil.no

Åpningstider
Man–fre 07:30–17:00
lør 10:00–13:00 (etter avtale)

Vellykket møte for hytteteierne

Det finnes over seks hundre hytter i Marker. Det utgjør en stor ressurs for kommunen. Derfor er Marker opptatt av å ha en god dialog. Nylig ble det arrangert et informasjonsmøte i rådhuset. Det var meget godt besøkt.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

På møtet ble det gitt aktuell informasjon fra kommunen. Hyttefolket fikk også anledning til å komme med spørsmål og synspunkter.

– Vi ønsker en åpen og god dialog med hytteeierne i Marker, sa ordfører Kjersti Nythe Nilsen da hun åpnet møtet og ønsket en imponerende stor forsamling velkommen.

Brann og avløp

To viktige temaer på møtet var brannforebyggende arbeid og spredt avløp. Tommy Gustavsén fra Indre Østfold brann og redning redegjorde for regelverk og praktisk gjennomføring av tilsyn og feiling på hyttene.

Gro Gaarder tok for seg regler, påbud og praktiske spørsmål rundt dette med spredt avløp. Hytteeierne er pålagt å ha godkjente renseløsninger. Det er mange spørsmål knyttet til dette, og Gaarder forklarte så godt hun kunne.

I tillegg ble det på møtet tatt opp saker knyttet til renovasjon og eiendomsskatt.



Storsalen i Marker rådhus var meget godt besøkt av hytteeiere som ønsket informasjon og dialog.

Men møtet handlet ikke bare om regler og påbud. Det ble også orientert om kulturaktiviteter og annet som øker trivselen også for hyttefolket. Grete Brustad Nilsen fortalte om sin flotte kanalbok, hun solgte og signerte bøker. Alt mens hyttefolket koste seg med kaffe og noe godt å bite i.

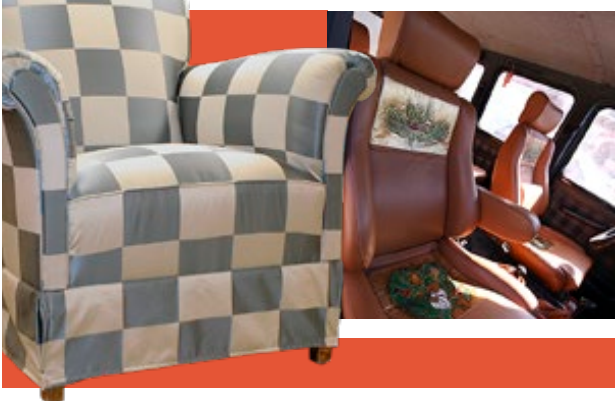
Viktig

Marker kommune har også tidligere invitert hytteeierne til dialogmøte. Både innendørs og

utendørs. Oppslutningen er god, og det tyder på at hyttefolket setter pris på den oppmerksomheten de blir viet fra kommunens side. Og det skulle bare mangle. Hyttefolket utgjør en betydelig gruppe mennesker. De legger igjen store beløp hos det lokale næringsliv. De preger «bybildet», og de er gode ambassadører for Marker. Det vet kommunen, og derfor gjør de sitt beste for å ha en god og åpen dialog med hytteeierne.

Tømrer:
Nybygg, tilbygg og
restaurering

Tlf. 962 06 242



Møbeltapetserer:
Møbler, båtkalesjer,
bil-og båt-interiør



Tømrer
Møbeltapetserer
telefon 96206242
fhlinvest@hotmail.com

Finn Henning Labråten



Grunneier Hans Petter Haneborg (fra venstre), ordfører Kjersti Nythe Nilsen, Marianne Desirée Bergersen fra Sparebankstiftelsen, Bjørnar Storeheier fra Marker Sparebank og Sverre Stamnestrø fra Ørje IL var alle strålende fornøyde med gjenåpningen av den flotte lysløypa.

Haneborgs lysløype gjenåpnet

Etter hundrevis av dugnadstimer og stor velvilje fra mange hold er endelig lysløypa ved Ørjetun gjenåpnet. Den fremstår i flott forfatning og bidrar til et enda bedre fritidstilbud i Marker.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Haneborgs lysløype er navnet på traseen. Det skyldes at løypa ligger på Haneborgs grunn. Både tidligere grunneier Rolf S. Haneborg og nåværende grunneier Hans Petter Haneborg har vist stor velvilje. Det samme har en rekke aktører som har bidratt økonomisk. Marker Sparebank, Gjensidigestiftelsen, Sparebankstiftelsen, Marker kommune og fylkeskommunen har alle bidratt med betydelige midler.

Dugnad

Uten penger kommer man ikke langt. Men uten arbeidsinnsats blir det heller ingen lysløype. Dugnadsgjengen, bestående av om lag 35 ivrige, har lagt ned sju hundre dugnadstimer. Tid de har hentet fra sin egen fritid. Det er imponerende. Men så er det også blitt et flott anlegg.

Sverre Stamnestrø har også i dette prosjektet vært en pådriver.

– Kort fortalt – hva er gjort i lysløypa det siste året?

– Vi har ryddet i traseen, byttet ut stolper, skiftet armaturer, kabler og annet elektrisk utstyr. I nært samarbeid med Marker El-installasjon har vi oppdatert og utbedret lyset. Ikke bare er det blitt bedre og mer moderne. Det er også blitt vesentlig billigere å drifte. Strømforbruket er redusert med nesten 70 prosent, sier Stamnestrø.

Jubileum

Ørje IL fyller 100 år i år. Å få ferdig lysløypa var en ekstra fin gave. Nå har Marker to flotte skianlegg, ett på hver side av Ørje. Over Kjølens kunstsnoanlegg er blitt en populær arena, ikke minst for dem som satser litt ekstra. Haneborgs lysløype blir nok mer et mosjonsanlegg. Snøvintrene er de siste årene blitt kortere og dårligere.



Det holder ikke med et enkelt bånd når en lysløype skal åpnes. Ordfører Kjersti Nythe Nilsen måtte sage over en liten bjørkestamme for å kunne erklære anlegget for åpnet.

Natursnø må derfor trolig ses på som en bonus. Derfor er lysløypa laget slik at den kan brukes både til turer og trening på barmark eller med ski på bena om anledningen byr seg.

Helt siden 1966

Ørje har hatt lysløype helt siden 1966. Den første løypa lå sørvest for Helgetjern. Tidlig på 1970-tallet ble området lagt ut for bebyggelse. Lysløypa måtte flyttes. I 1972 ble det inngått en 40 års leiekontrakt med Rolf S. Haneborg, og lysløype ble bygget ved Ørjetun. Gjennom årene er løypa rustet opp, men i det siste har det vært åpenbart at noe måtte gjøres. Leiekontrakten gikk ut, og forutsetningene for en opprusting

av løypa var en ny leiekontrakt. Ørje IL og Marker O-lag inngikk i 2015 en ny leieavtale med grunneier Hans Petter Haneborg. Den nye avtalen gjelder i 30 år.

Dermed var det formelle på plass. Så kunne arbeidet med finansiering starte. Stor velvillighet sørget for at også pengene kom. Da gjensto det praktiske arbeidet. Nå er alt ferdig, og løypa er gjenåpnet. Til stor glede for Markers innbyggere.

Åpningsarrangementet fant sted en flott vinterkveld der arrangøren hadde invitert alle som har bidratt. Det ble høytidelig åpning av ordføreren, og alle fikk lapskaus og noe å drikke. En fin markering for et flott anlegg.



SOOT SPELET 2018

Nytt cast!!!



Alexander Rybak

Ole Bull

Ørje Sluseamfi

Forestillinger:

Fredag 22/6 kl. 19.00 Premiere

Lørdag 23/6 kl. 19.00

Søndag 24/6 kl. 19.00

Tirsdag 26/6 kl. 19.00

Atle Pettersen

Engebret Soot

Ingar Helge Gimle

Sognepresten

Onsdag 27/6 kl. 19.00

Torsdag 28/6 kl. 19.00

Fredag 29/6 kl. 19.00

Lørdag 30/6 kl. 15.00 og 19.00

Søndag 1/7 kl. 15.00

ticketmaster[®]
billettservice

Billetter i salg på www.ticketmaster.no og tlf. 815 33 133

Foto: Robert Meyer, Fred Jonny, Kilian Munch



Linn Charlotte Klund fra Marker og kjæresten **Paul Lübke** fra Tyskland er på sitt livs store eventyr – en jordomseiling i seilbåt.

Bora Bora – verdens vakreste øy

Vi lå ankra opp blant koraller og nemofisker på det som er kåret til verdens vakreste øy, Bora Bora. Dette er også en atoll, men til forskjell fra de andre vi hadde vært innom, rager en steil og kupert øy opp i midten av ringrevet.



Verdens vakreste øy kan friste med bungalower langs strandlinja.

I tillegg er det veldig grønt og frodig, og hibiskusblomster, orkideer og flere andre potteplanter vi kjenner igjen fra, blomstrer fritt. Likeså banan- og grapefrukttrær.

Eldorado

Ingen tvil om at det er idyllisk, men verdenen som utspiller seg på havets bunn sies å være hakket gjevere, ifølge de mange dykkerfrelste som valfarter hit. Fra fugleperspektiv minner småøyene som omkranser hovedøya, om små prikker i et eneste stort, turkist undervannsbasseng. Her dykka vi på vrak og prøvde lykken med harpunen, og det var ikke mye om å gjøre at vi fikk oss et ordentlig herremåltid.

Paul fikk øye på en morene, en diger ål-lignende skapning som med sine skarpe tenner vet å sette seg i respekt i gjellefamilien. Det er med andre ord ingen fisk man erter på seg, men med en harpun som var lengre enn morenen selv, drista Paul seg likevel til å prøve lykken. Dette eksemplaret målte halvanen meter og viste seg å være sterk som bare rakker'n. Den virka ikke så skummel der den svømte rundt på revet, men da Paul traff blink, våkna fighter-instinktet. Med voldsomme byks prøvde den å komme seg løs. Trolig har den mer likheter med en kvelerslange enn med en ål, siden den utelukkende består av virvler og muskler, samt besitter en tanngard kapabel til

å gape over et stort bytte som er minst dobbelt så stort som kjeven.

Litt etter litt forflytta kampen seg til morenens hule, der den desperat prøvde å kvitte seg med pila i kjeven. Paul på sin side tviholdt på harpunen, og det endte med at hele greia brakk. Småskuffa svømte han tilbake til båten, mens morenen slikka sårene og kunne være sjeleglad for at det var bokskjøtt og ikke ham selv som havna på tallerkenen den kvelden.

Dykkernes Mekka

Dette er seilernes og dykkernes mekka. Samtidig har ikke turismen tatt overhånd, og det er et jordnært preg over det lille samfunnet. Vel å merke hvis man ser bort fra alle perlesmykkene. Her er det faktisk flere perlebutikker og gullsmeder enn det er kafeer og restauranter!

Sammenlignet med Tahiti var utsjekningsrutinene «a piece of cake», og for oss skulle Bora Bora bli Fransk Polynesias endestasjon. Nå bar det ut på det åpne hav igjen, hvor Poseidon varta opp med ordentlig ruskevær. Lavtrykkene kom på løpende bånd. Det ulte i vindgeneratoren, og sjøsprøyten stod over rekka. Forpiggen var søkkvåt, noe som gikk verst ut over madrassene. Puter av ull kan være vel og bra i den beskyttede skjærgården hjemme, men i disse strøk er det langt fra ideelt. Å tørke dem kom til å bli et eget



Slik bor de på frodige og fargerike Bora Bora.



Fjellheimen skiller Bora Bora fra de andre atollene.

prosjekt, men vi så med enda mer gru fram til å kartlegge de hersens lekkasjene i baugen.

Hadde det ikke før roet seg, føyde vinden på noen ekstra knop slik at bølgene fintet ut stakars «Amanda». Da det blåste opp til ordentlig kuling, måtte vi ufrivillig ofre reservestorseilet til sjøen. Slikt vær tærer på seil og rigg, og vi priser oss lykkelig for at stormen var gått i dvale da ulykken var et faktum.

Startet med et smell

Det begynte med et smell midtskips rundt midnatt. Umiddelbart kunne vi ikke se noen fare, og konkluderte med at det var bommen som hadde rykket til – slikt som forekommer i medvindseilas. Riktignok stemte det, men den pleide da ikke å lage sånt vesen ut av seg.

Da lyden av skruer som trilla over dekk ga seg til kjenne, var det ingen tvil om at noe mer hadde skjedd. Synet av vantene som hang og slang ga oss flashback til Atlanteren. Hadde wirene som stabiliserte masta nok en gang tatt kvelden? Vi som hadde fornya hele riggen.

Spørsmålene var mange, men sannheten enda verre; babord røstjern – festet mellom vant og skrog – var i ferd med å takke for seg! En av to bolter hadde røket, og én feilmanøvrering eller ett kraftig vindkast kunne hvert øyeblikk få masta til å ta avskjed på blå(tt) bølgepapp(ir).

Mens riggen var i full svai saumfarte vi verk-tøyhjørnet på jakt etter en maken bolt. Klokka tikka og gikk, og vi måtte ta til takke med det nest beste. Selv om den lange reservebolten så veldig malplassert ut, håpa vi at den ville gjøre nytten fram til neste jernvarehandel var innen rekkevidde. Riggen så i alle fall stabil ut igjen, og vi kunne trekke et lettelsens sukk. Det var nære på!

Strømproblemer

Den eneste fordelen med økt vindstyrke var at vi slapp å ha betenkeligheter med strømmen ombord. Da vindgeneratoren hadde gjort sitt, titta sola fram igjen og oppmuntra det nye solcellepanelet vårt til å ta over. Merkelig nok ble batteriene gradvis tømt, og vi begynte å lure på om den smørblide monsieuren i Tahiti hadde solgt oss noe simpelt tral. Hmm, men det var jo spenning på panelet, så skyldtes det regulatoren likevel? I forkant hadde vi jo sjekka at den var i stand til å omvandle input'n til 12 volt båtstrøm, noe produsenten forsikret. Problemet var vanskelig å diagnostisere ute på havet, så imens fikk motoren stå for batteriladinga.

Ellers var stemningen ombord bra, og dagene gikk sin vante gang med navigering, fising, matlaging og lesing. På kryssinga fra Panama hadde vi vært så uheldige å spjære gennakerseilet som blant andre Slusebyen Data har vært med på å sponse. Et plutselig vindkast satte båten og den franske rorvakta vår ut av spill samt blåste opp seilduken så voldsomt at den ga etter. Skadene var såpass omfattende at vi valgte å investere i et spinnakerseil fremfor å reparere. Oppsettet er hakket mer komplisert, men seilet består av det samme florlette materialet og er sånn sett vårt beste hjelpemiddel på dager med flau medvind. Vi har akkurat kommet inn i bruken, og håper å få like mye glede av det som av gennakeren.

Skralt fiske

Om det er en tilfeldighet at fiskestatistikken gikk i været under gennakerseiling, vites ikke. Siden uhellet har det i alle fall vært skrint på fiskefronten. Det hendte at det bet på, men sekunder senere var vedkommende borte igjen. En gang kom en smart hai oss i forkjøpet. Den forsynte seg med gullmakrellens lekre fileter og lot kroken og hodet være igjen. Ikke populært, men i det minste fikk vi oss en god suppe den kvelden.

På fiskefattige dager hadde vi stor glede av vår støttespiller Rema 1000 Ørje, som bidrar på jordomseilingens lengre distanser. Det gikk



Haien snøt oss for et herlig fiskemåltid. Dermed ble det suppe på oss isteden.



Korallrev er ikke til å spøke med, og ofte går ruta inn til ankringsplassen farlig nær.

selsvagt mest i hermetikk og tørrvarer som ris, spagetti og havregryn, akkompagnert av blant annet chorizo og andre innslag fra pølserverdenen, en blokk cheddarost, nøtter og tørka frukt. I tillegg hadde vi bunkra opp med frukt og grønnsaker som med riktig lagring holdt seg overraskende lenge.

Man må være litt kreativ på slike overfarter, og vi fant for eksempel ut at risgrøt med gresskar var innmari godt. For ikke å snakke om pannekaker med lemoncurd og chicken-curry piroger.

Isolerte tvillingøyer

På ruta til Vanuatu ligger to tvillingøyer som vekka interessen vår. Etter satelittbildene å dømme var det hus og tegn til liv på den største, mens den lille virka fullstendig øde. Det frista med en stopp midt i ingenmannsland, ikke minst fordi vi var nysgjerrig på tilværelsen i et slikt isolert samfunn. Hva slags mennesker lever her? Hvilket språk snakker de, og hvilket territorium tilhører dette?

På vei inn kom en jolle med et seilerpar oss i møte. De forklarte oss hvordan vi skulle navigere gjennom det trange nåløyet i korallrevet med – bombe – manglende tønne-markering. De forklarte at vi befant oss i periferien av Tonga og syns nok det var litt rart at vi bare hadde valgt en øy på måfå. Den het forresten Niuatoputapu – kort og godt.

Strandlinja var dekket med palmer så langt øyet kunne se, og etter en dugelig innsats med macheten hadde vi 27 kokosnøtter ombord. I det lille sentrumet gikk livet fredelig for seg, og innbyggerne var opptatt med snekring, håndverk og matlaging. Utseendemessig kunne de like godt vært Tahiti-væringene, men til forskjell fra polyneserne 1.400 nautiske mil lenger øst snakker de engelsk og bygger husene sine av tre, ikke av sement. Bortsett fra i Patagonia i Sør-Amerika hadde vi knapt støtt på et trehus siden Europa, så det var et uvant syn.



Husene på Niuatoputu måtte gjennombygges etter at hele øya ble rasert av en tsunami noen få år tilbake.

Tre generasjoner

Linn Charlotte kom i snakk med tre generasjoner damer som var i gang med å flette palmeblader. Damene var nysgjerrig på hvor vi kom fra. Verken Norway eller Germany fikk det til å ringe noen bjelle hos dem. Samtalen skled isteden over på folk og fe på deres egen øy – hovedsakelig frittlopende hester og griser. Før vi gikk hver til vårt, viste de fram sluttresultatet: noen forseggjorte bastmatter som de var svært kry over.

Neste stopp var etter planen Vanuatu, men båten ville det annerledes. Kort tid etter at vi hadde lagt Tonga bak oss, knakk rekka akterut, slik at både solcellestativet og gasskolbene mista sin stabilitet. Rustfritt stål som knekker tvert av tyder på at båten begynner å dra på årene.

Bare timer senere gikk motoren varm, og resten av kvelden gikk med til demontering samt vasking av oljesøl. Motoren fikk fremdeles ikke kjøling, og med et defekt solcellepanel og et kokende treskeverk ville batteriene straks være flate. I medvindseilas får vi nemlig dårlig utbytte av vindgeneratoren. Dermed var det ingen vei utenom en reparasjonsstopp på Fiji.

Til Fiji likevel

Rykter om kompliserte og dyre innsjekningsprosedyrer samt strengt regelverk hadde fått oss til å stryke Fijiøyene fra besøkslista, men realiteten viste seg å være en helt annen. Det eneste aberet var at vi ikke fikk lov til å gå på land før formalitetene var unnagjort. Da vi satte beina på jorda på den tidligere engelske slaveøya, ble vi positivt overraska over hvor trivelig det er der. Hovedstad til tross, Suva bød på en livat, multikulturell atmosfære, uten overdådig mas, kjas, upersonlighet og arroganse. Vi har sjelden følt oss så godt tatt imot av vanlige folk på gata. Derimot var de lokale værgudene svært ublide. Ikke engang under orkansesongen i Karibien har vi opplevd makan til uvær mens vi har ligget i havn. Himmelen sluser åpna seg på vidt gap, og regnvannet snek seg til og med inn via masta og sørga for innendørs vanddammer. Uværet var imidlertid ingenting imot det som herja i Karibien. Vi hadde en kamerat fra St. Martin om bord. Han hadde haika seg over Stillehavet med forskjellige båter og til slutt mønstra på hos oss. Da nyheten om Irma kom, fryktet han for familiens liv. Heldigvis var de i god behold, men huset til bestemora, som hadde holdt ut gjennom førti orkansesonger, var nå ødelagt. Det sier litt om hvilke krefter som var i sving. Sammen så vi på bildene av de sønderknuste bygningene i gatene der han hadde vokst opp, seilbåtene som lå strødd rundt på land, og katamaraner som hadde landa på hodet. Sørkelig syn.

Jammen var vi glad for at vi ikke var i Karibien nå, både for vår egen del og for det flytende hjemmet vårt sin del.

Hilsen Linn Charlotte og Paul



Himlingen i teatersalen i Fredrikshalds Teater er spektakulær. Studsrud har gjort en formidabel jobb med å sette det i stand. Foto: Studsrud

Prestisjepris til Studsrud

Malermester Studsrud fra Ørje har mottatt Bygg og Bevar-prisen 2017. Den ble delt ut på årets Bygg og Bevar-treff på Soria Moria på Torso i Oslo. Studsrud fikk prisen for den innvendige oppussingen av Fredrikshalds Teater i Halden.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST

Det var Østfoldmuseene, ved Haldens historiske Samlinger, som ga oppdraget til Studsrud. Under et stort arrangement i Fredrikshalds Teater tidligere i høst fikk Ørje-firmaet masse heder og ære.

Riksantikvaren

Juryleder Sjur Mehlum fra Riksantikvaren overrakte prisen. Han leste opp juryens begrunnelse for tildelingen:

«Juryen mener at Malermester Studsrud gjennom sitt arbeid har vært en viktig bidragsyter for å bringe gamle håndverkstradisjoner videre. Bedriften kompromisser ikke på faglig kvalitet eller materialkvalitet i en næring med stor konkurranse».

Det var Roger Studsrud som mottok prisen på vegne av firmaet. Han la ikke skjul på at han var rørt over tildelingen.

– Jeg er veldig stolt. Dette er stas for oss og for hele malerfaget. Utrolig flott å få anerkjennelse fra et miljø som besitter så mye kompetanse, sa han.

I takketalen presiserte Roger Studsrud at hele firmaet har vært



Roger Studsrud med årets Bygg og Bevar-pris. Fra venstre Sjur Mehlum, Riksantikvaren, Roger Studsrud og Viktor Hansen fra Malermester Studsrud, Eli Grøttheim fra Multiconsult og Jørgen Lergaard fra Byggenæringens Landsforening. Foto: Bygg og Bevar

med på prosjektet i Fredrikshalds Teater.

Malermester Studsrud startet allerede i 1875. Dagens eiere er femte generasjon.

Unikt teater

Fredrikshald Teater fra 1838 er Norges eneste bevarte barokkteater med original scene og originale kulisser. Studsrud har utført restaureringsarbeid i ball-

salen, teatersalen, på balkongen, i proseniumsåpningen, skuespillerfoajeen, søndre sidegang og begge skuespillergarderobene. De mest omfattende arbeidene ble gjort i ballsalen og teatersalen.



E18 ble til sentrums-idyll i Ørje

Frem til 1989 var dette Europavei 18 – hovedveien mellom Oslo og Stockholm. Etter at veien ble lagt om, er Storgata i Ørje en idyll som ofte stenges av når store folkefester arrangeres.

Foto: Øyvind Ottersen



Det skjer i Marker

22. NOVEMBER TIL 20. JANUAR

DESEMBER

SØNDAG 17.

Ungdomshåndball i Markerhallen fra kl. 10.

Marker Fotoklubbs utstilling i klubb-lokalene i Storgata holder åpent kl. 13-16.

Søndagsåpne butikker i Ørje kl. 13-17.

Vi synger julen inn i Øymark kirke kl. 18.

MANDAG 18.

Lars Johansson med venner holder julekonsert i Øymark kirke kl. 19.

ONSDAG 20.

Nissemarsj/nisseløp i Ørje sentrum. Start fra Markerhallen kl. 18. Premieutdeling i Markerhallen. Arrangør er Ørje IL friidrett.

SØNDAG 24. - JULAFTEN



Åpen julefeiring i Ørje kirke kl. 17. Arrangør er Marker Røde Kors.

TORSdag 28.

Juletreff i Stikle bedehus kl. 18. Arrangør er Stikle søndagsskole.

FREDAG 29.

Juletreff i Ørje bedehus kl. 17.

JANUAR 2018

ONSDAG 3.

Juletreff i Ørje kirke kl. 17.

Juletreff på Marker Bo- og Service-senter kl. 17.30. Arr.: Rødenes sanitetsforening og Helselagene i Øymark. Julekake, gjærbakst og kaffe.

FREDAG 5.

Juletreff i Bondestua i Rødenes kl. 18.

SØNDAG 7.

Juletreff i Otteid grendehus kl. 16.

LØRDAG 20.

Gammeldans i Bondestua i Rødenes kl. 19.30.

FASTE TILBUD

Turkafé på Marker Bo- og Service-senter hver onsdag kl. 17.30-19. Møt opp i vestibylen.

Fritidsklubb på Ungdommens Kulturhus (UKH) hver fredag kl. 19-23.

Turgruppa/Tjukkasgjengen går tur hver torsdag. Fremmøte ved Marker rådhus kl. 18.

Marker folkebad har fellesbad hver tirsdag kl. 17-20.30.

Strikkekafé i Marker bibliotek hver tirsdag kl. 12-14.

KIRKENE



Info om arrangementer i våre lokale kirker – se nettsiden www.kirken.no



MARKER KOMMUNE

Besøksadresse: Storgt 60, 1870 Ørje
Postadresse: Postboks 114, 1871 Ørje

Sentralbord: 69 81 05 00. **SMS:** 454 06 597
Epost: post@marker.kommune.no



www.marker.kommune.no

Rådhuset

De kommunale kontorene er åpne kl. 07.30-15.30.

Åpningstid i julen:

Onsdag 27. til fredag 29. desember: kl. 08-13.

Biblioteket

Tirsdag kl. 10-19. Torsdag kl. 10-19
Selvbetjent bibliotek er åpent fra kl. 06 til 22 hver dag (aldersgrense 18 år).

Åpningstider i romjula:

Betjent tid: Torsdag 28. desember kl. 10-13.
Vanlige betjente åpningstider fra tirsdag 2. januar.

Strikkekafé

Hver tirsdag på biblioteket kl. 12-14. Åpent for alle.

Leksehjelp for flyktninger

Tirsdager kl. 17-19 er det leksehjelp for flyktninger. Det skjer på biblioteket (voksenopplæringen) og er i regi av Marker Røde Kors.



Grensland
Storgata 5, 1870 Ørje

TELEFON 468 24 777

www.grensland.eu



Sten Olav Vikeby (t.v.) og Odd Vikeby har satset på nytt navn, ny logo og ny giv for bilforretningen i Ørje. Norgesporten Bil har trolig landets flotteste og mest strategiske beliggenhet.

En fantastisk beliggenhet

Norgesporten er blitt det første store landemerket for alle som ankommer Norge fra øst. De nye eierne av Ørjes bilforhandler reagerte raskt og skiftet navn på sin bilbutikk. Norgesporten Bil har sannsynligvis landets beste plassering.

ØYVIND OTTERSEN, TEKST OG FOTO

Sten Olav Vikeby og Odd Vikeby, slektninger og begge med en oppvekst i Rødnes, søkte seg tilbake til gamle trakter da Bilkonsulent ble til salgs på Ørje i fjor. Nå har de et drøyt år på nakken, har solgt imponerende mange biler, har utbedret lokalene og skiftet navn på hele bedriften. De to Vikeby-gutta satser på en fremtid «midt i smørøyet», nesten bokstavelig talt under den flotte brua Norgesporten.

Solgt to hundre

I løpet av det første året har Norgesporten Bil solgt to hundre biler, hvorav over ett hundre nye Renault. Det er imponerende tall for en nyetablert bilforretning utenfor de store befolkningstette områdene.

– Beliggenheten vår er fin. Vi har solgt mange biler til folk over hele landet. Folk kommer gjerne fra Oslo til Ørje for å kjøpe bil. Vi har til og med levert biler til Harstad, sier Sten Olav Vikeby.

– Vi skal huske på at det er mange hytter i Marker, og mange nordmenn har fritidseierdommer på svensk side. Hyttefolket kommer gjerne innom. De finner fort ut at det er enkelt og greit å bruke oss, og de gir uttrykk for hvor hyggelig det er å handle på Ørje. Alt er lett tilgjengelig når de først er på hytta. Det har vi merket på bilsalget, og verkstedet har hatt et stort oppsving. Ikke minst har lokalbefolkningen vært flinke til å bruke vårt store og moderne verksted, sier Vikeby-gutta. Sten Olav har ansvaret for bilsalget – Odd er sjefen for verkstedet. Sammen eier de hele virksomheten.

Vant pris

– Verkstedet vårt fikk nylig annenplass i en konkurranse blant landets Renault-verksteder. Dette er vi selvsagt svært stolte av. Gutta på verkstedet vant en tur til Frankrike som takk for god innsats, sier Odd Vikeby.

Norgesporten Bil, som like godt har lagt brua inn i sin nye logo, har seks ansatte og noen innleide medarbeidere. Det første driftsåret lover godt, og stort pågangsmot, en positiv utvikling, en flunkende ny Europavei og porten til Norge utenfor døra bidrar til at det er to svært optimistiske Vikeby'er som tar fatt på fremtiden.

– Vi gleder oss til å se området rundt Norgesporten når våren og sommeren kommer. Da blir det grønt og fint, rent og ryddig. Det blir et flott område å være en del av, sier Sten Olav Vikeby.

Denne utgaven av **Grensland** blir distribuert til alle husstander i Marker. Grensland vil også være tilgjengelig i de lokale dagligvareforretningene, rådhuset,

Circle K, Marker Sparebank, Mosbæk, Bakergaarden, Solstrand Terrasse og på utvalgte steder langs E18 i Indre Østfold og Värmland.

Telefon: **468 24 777**

E-post: **oyvind.ottersen@grenslandmedia.no**

www.grensland.eu