



STEDSANALYSE FOR  
**ØRJE SENTRUM**

STENSETH GRIMSRUD ARKITEKTER AS PÅ OPPDRAG FOR MARKER KOMMUNE OG ØSTFOLD FYLKESKOMMUNE

# INNHOOLD

3..... Forord

## DEL 1: ANALYSE

4..... Ørje

6..... Historisk utvikling

8..... Landskap

12..... Sentrum

16..... Verneverdig kulturmiljø

20..... Fysiske planer

## DEL 2: FORSLAG TIL TILTAK

22..... Et bra sted å være

24..... Mer liv i Storgata

32..... Utenfor Storgata-området

38..... Raskt og enkelt

39..... Idébank



## FORORD

Stedsanalysen for Ørje er gjort på oppdrag for Marker kommune i samarbeid med Østfold Fylkeskommune. Konsulent har vært Stenseth Grimsrud arkitekter AS. Arbeidet ble utført fra juni 2004 til januar 2005.

I forbindelse med revisjon av kommuneplannens arealdel har det kommet et ønske å gjøre noe for sentrum av Ørje. Det seneste tiåret har mange forretninger flyttet fra Storgata til beliggenhet nærmere E18. Økt grensehandel har også bidratt til mindre aktivitet i Storgata. I dag er det flere tomme lokaler i Storgata. Marker kommune ønsker å stoppe denne utviklingen.

Denne stedsanalysen tar utgangspunkt i handelscentrumet i Storgata. Analyseområdet strekker seg ca 150 m på hver side av Storgata og begrenses i øst av forretningsområdet Trekanten og i vest av slusene ved Ørje Brug. Stedsanalysen av området skal danne et grunnlag for videre arbeid med sentrumsområdet i Ørje. Dens viktigste bidrag er en felles forståelse av stedets kvaliteter.

Stedsanalysen er ikke en kommunal plan. Siste halvdel av analysen består av forslag til tiltak. Disse tiltakene er ment som idéforslag og innspill til videre diskusjon.

## ØRJE

Marker kommune ligger i Indre Østfold og har ca 3.400 innbyggere. Kommunesenteret er Ørje med ca 1.600 innbyggere.

Marker er grensekommune mot Sverige. E 18 gjør kommunikasjonen enkel. Det er daglige bussforbindelser til Mysen/Askim/Oslo og Aremark/Halden. Nærmeste jernbanestasjon er Mysen. Nærheten til E18 har bidratt til at Marker kommune har økende folketall. Ørje kan tilby mange ledige boligtomter og arealer for industrietableringer.

Næringsstrukturen er kjennetegnet av stabil sysselsetning i landbruket, kombinert med relativt høy sysselsetning i industri, transport og handel/service. De største bedriftene er Flexit AS (ventilasjonsanlegg og sentralstøvsugere) og Noral Lighting AS (utendørsbelysning). Marker sparebank er også en institusjon med lang tradisjon i Ørje.

I kommunen finnes fire barnehager. I Ørje finnes barneskole og ungdomsskole. Rådhuset huser kommunens administrasjon, møtelokaler, bibliotek, café, kino og fritidsklubb.



Tettstedet Ørje er etablert i krysningspunktet mellom Haldenvassdraget og E 18 Oslo-Stockholm. Tettstedet vokste ut fra slusene og Ørje Brug. Haldenvassdraget er et av Norges få kanaliserte vassdrag. Marker kommune ønsker å utvikle Ørje i samsvar med kulturtradisjonen relatert til kanalmiljø og sluser.

### Avstander

Ørje – Mysen 24 km  
Ørje – Askim 35 km  
Ørje – Oslo 85 km  
Ørje – Halden 60 km  
Ørje – Töcksfors 12 km



## LANDSKAPET OG STEDET

Haldenvassdraget er en forkastningssprekk som går i nord-sørlig retning gjennom Østfold. Ved Ørje er Rødenessjøen demmet opp av en terskel. Tettstedet Ørje ligger oppe på denne terskelen. Øymarksjøen ligger ca 10 m lavere enn Rødenessjøen.

Landskapet dannet grunnlag for bosetning ved Ørje. Ørje er et av få steder hvor Haldenvassdraget kan krysses uten båt. Veien mellom Norge og Sverige har i all tid passert Ørje. På gamle kart er det tegnet inn flere vadesteder over Ørjeelva. Gården Brårud i Ørje sentrum skriver seg antakelig midten av middelalderen. Dette gårdsnavnet betyr nettopp "rydningen ved broa" – Brúarrud. Broa var den over Ørjeelva.

Ørjefossen dannet grunnlag for tettstedsveksten på Ørje. I skriftlige kilder fra ca år 1500 finnes en kvern i Ørjefossen nevnt. Ved slutten av 1600-tallet fantes både sag og kvern i fossen. Den store tettstedsveksten kom etter at kanalen med slusene ble bygget i 1860 og at Ørje Brug ble etablert ved fossen i 1886. Haldenvassdraget var lenge den viktigste transportåren for næringene på Ørje.

Krysningspunktet mellom Haldenvassdraget og veien mellom Norge og Sverige er fortsatt det som danner de fleste premissene og mulighetene for Ørje.



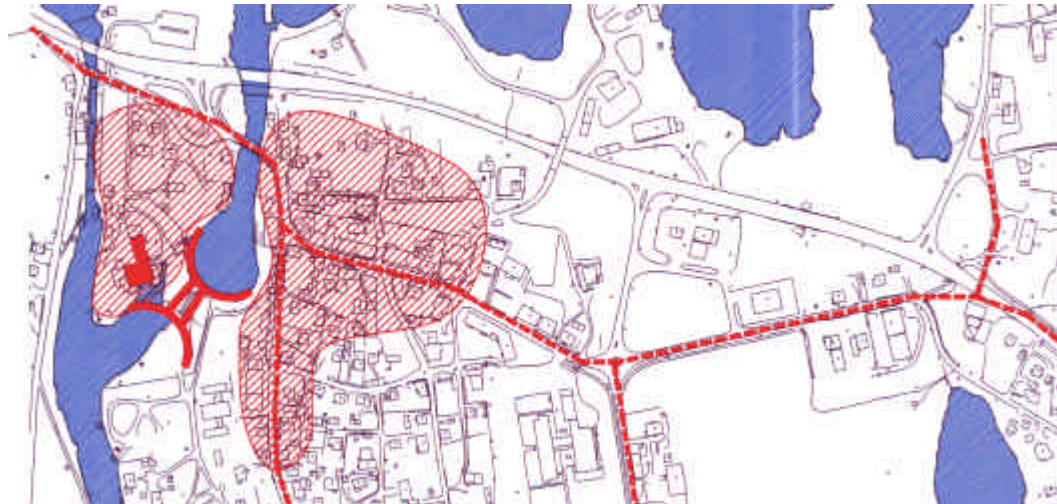
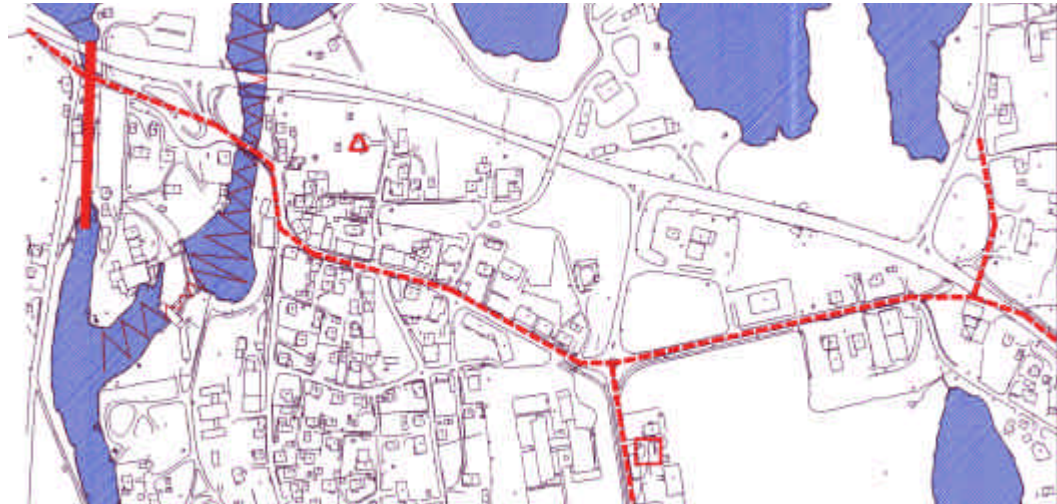
# HISTORISK UTVIKLING

## ÅR 1860

Dette året ble kanalen og slusene bygget ved husmannsplassen Ørje. Med slusene ble det mulig å frakte tømmer og båter mellom Rødenessjøen og Øymarksjøen. Øst for slusene fantes fra før gårdene Torp, Braarud og Bøhn. Trollsund var en husmannsplass nær Ørjefossen. Veien mellom Norge og Sverige passerte ved Ørjefossen. Denne veien ble senere Storgata. Utbyggingen av transportårene mellomriksveien og Haldenvassdraget dannet grunnlaget for tettstedet.

## ÅR 1886

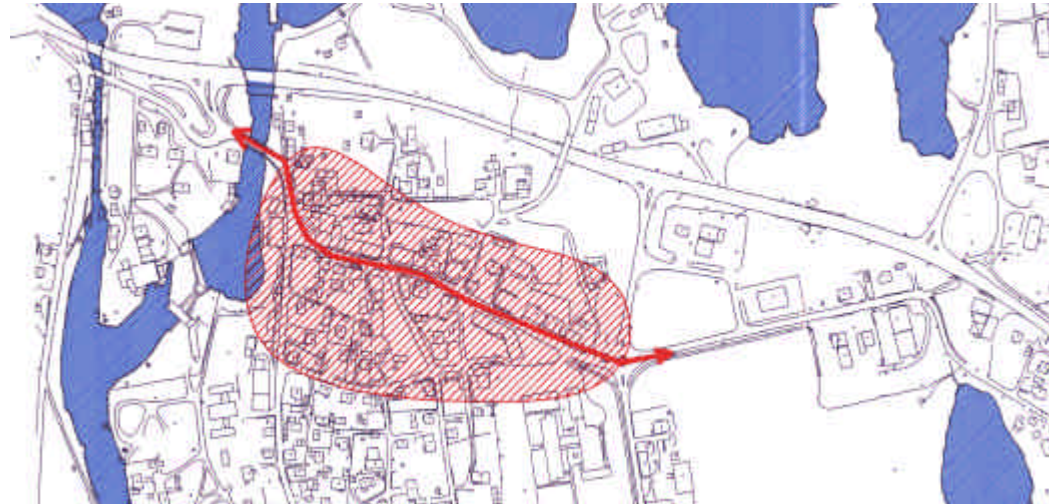
Dette året ble Ørje Brug etablert. På bruket var det tresliperi, mølle, sag, høvleri og garveri. Befolkningen vokste fra 83 personer i 1865 til 263 personer i 1891. I år 1900 bodde det 365 personer i tettstedet Ørje. Langs mellomriksveien øst for bruket vokste det opp et lite tettsted med service for de som arbeidet ved bruket og for de som reiste langs veien eller vassdraget. I år 1891, fem år etter at bruket ble etablert, fantes tre landhandlerier, post, tollstasjon, urmaker, skomaker, skreddere, smed og bakere på Ørje.





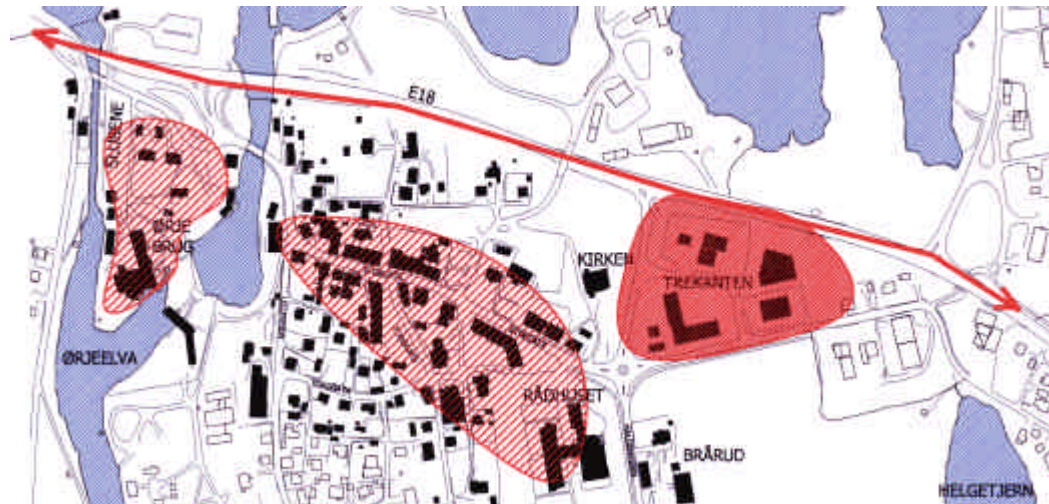
### ÅR 1955

Dette året hadde grensehandelen tatt fart i Ørje. De lave prisene på en del matvarer gjorde at mange svensker dro til Norge i 1950- og 60-årene. Rundt Tollstasjonen midt i Storgata var det mye liv og røre. Bare langs Storgata fantes fire bensinstasjoner. Mange av husene fra begynnelsen av 1900-tallet ble bygget på og pusset opp i de gode årene etter krigen. Tettstedet Ørje vokste. Nye, bilbaserte boligområder ble bygget et stykke ut fra sentrum. I 1960 ble riksveien utbygd til europavei og tollstasjonen ble flyttet opp til riksgrensen.



### ÅR 1989

Dette året ble ny E18 lagt nord for sentrum. Den tidligere hardt trafikkerte Storgata ble en rolig lokalvei. Samtidig ble Storgata pusset opp med bredere fortau og trekker. Med Rådhuset i 1978, Ørjesenteret i 1986 og Sentrumsgården i 1990 og vokste sentrum gradvis østover. I løpet av de første årene etter år 2000 ble det nye næringsområdet Trekanten etablert nordøst for sentrum i Storgata ved siden av Statoilstasjonen. Ny E18 vestover gjør Ørje attraktivt for næringsetablering, men aktiviteten trekkes ut av det gamle Ørje sentrum. Ørje Brug og slusene er blitt et sted å besøke. Ørje sentrum har fått tre tyngdepunkter: Trekanten, Storgata og Ørje Brug.





## LANDSKAP

Landskapet danner de overordnede premisene for stedets fysiske form. Det utgjør en helhetlig ramme som rommer både natur- og kulturmiljøet. Landskapet har formet både næringsliv og bosetning.

## TERRENGFORMER

Ørje har meget klare grenser dannet av landskapet mot nord i form av den bratte fjellkanten ved Ørjefortet og mot vest i form av Rødenessjøen. Ørjefortet ligger på en meget markant ås i vest. Tettstedet ligger nedenfor åsen, på terskelen som demmer opp Rødenessjøen.



Nærheten till vann setter sitt preg på Ørje som tettsted.

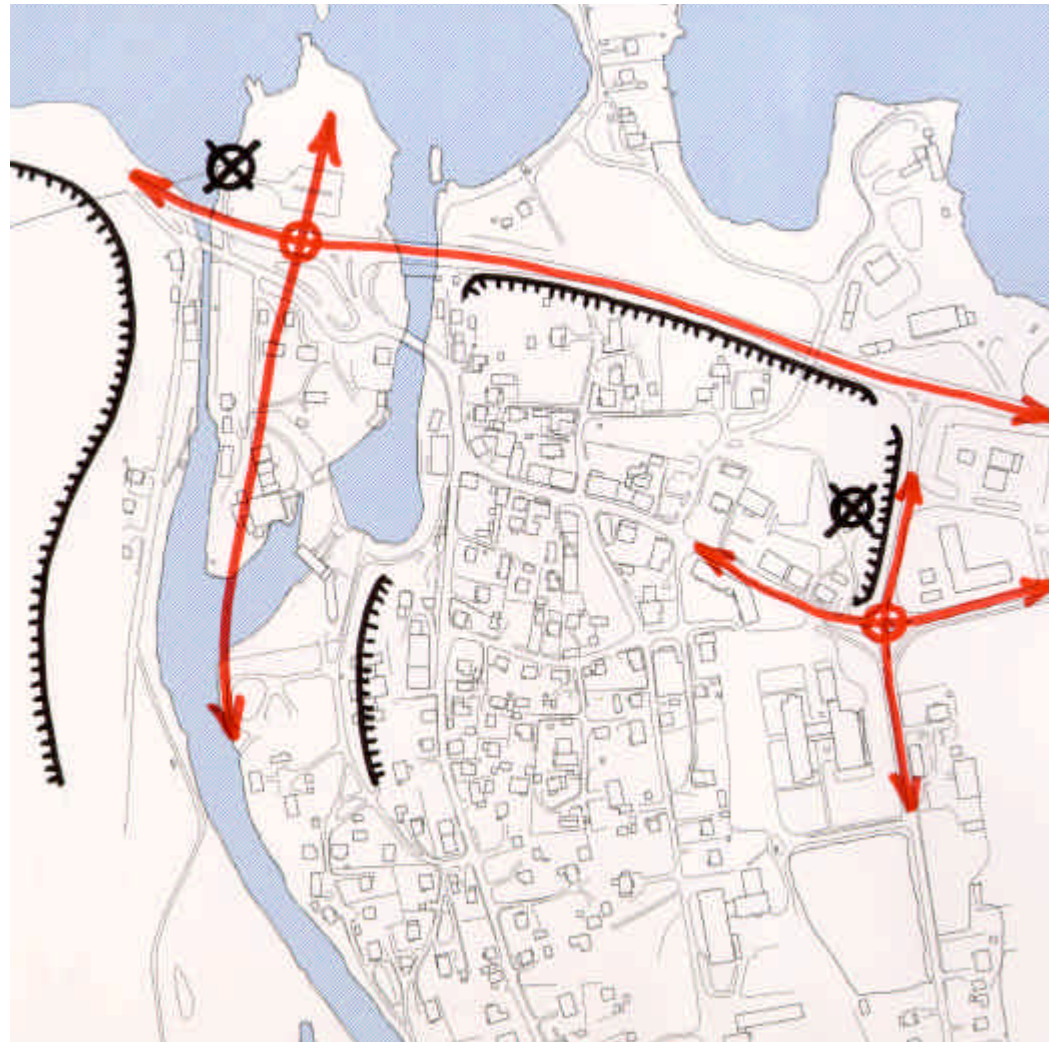
Sett fra forretningsområdet Trekanten er Ørje kirke med sin plassering på toppen av en kolle et landemerke.

## LANDSKAPSBILDE

Stedets landskapsbilde forteller hvordan stedet oppleves. For å orientere seg, sanser man kontinuerlig landemerker, bevegelseslinjer, knutepunkter og barrierer. Sammen med bebyggelsens karakter dannes distrikter, enhetlige områder.

Landemerker er i øyenfallende fokuspunkter. Når man kommer til Ørje fra vest er Soots Brygge med de gamle skipene et landemerke som forteller at her er et tettsted. Dette er en vakker velkomsthilsen til de som kommer til Ørje.

Kirken er plassert som et landemerke på en liten kulle. Vegetasjon skjuler kirken sett fra akse i Haldenveien. Sett fra øst oppleves kirken som et landemerke på toppen av kollen. Bygningens tilbygg bryter ned inntrykket av den lille kirken på toppen.

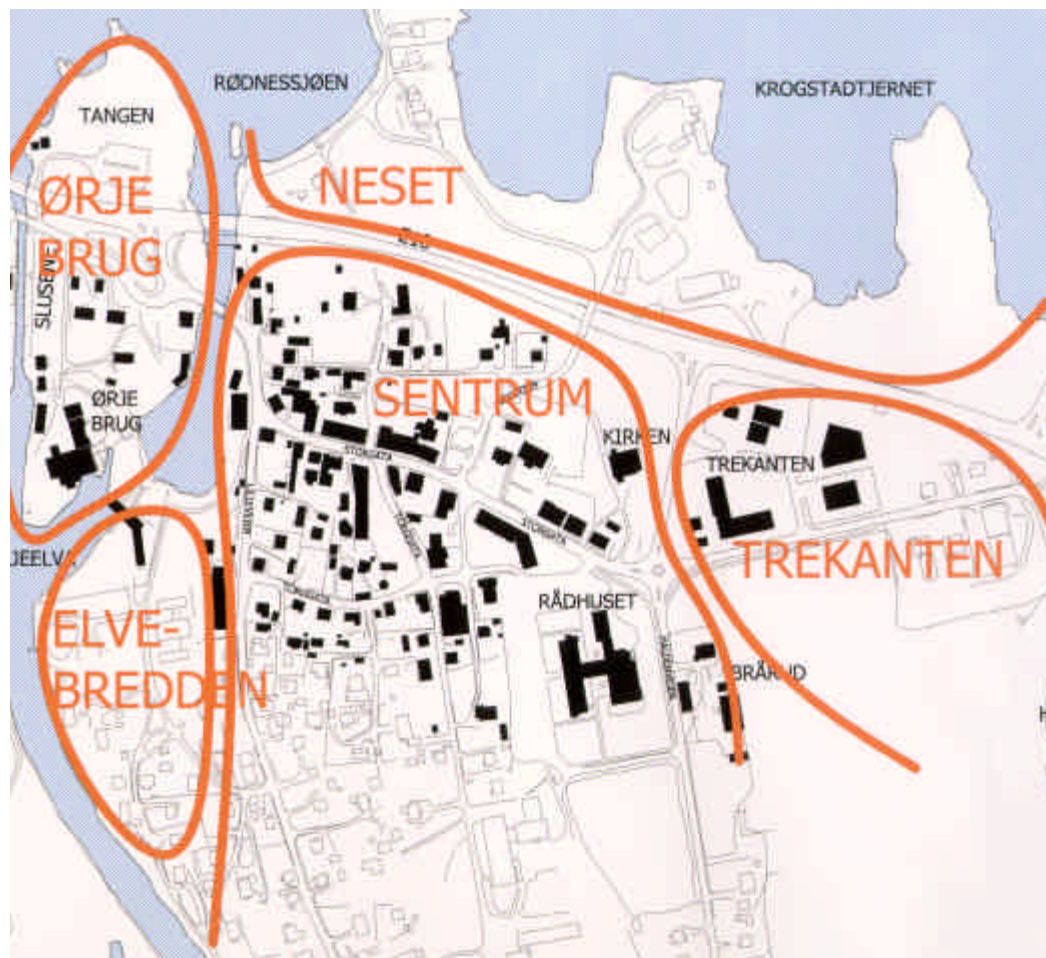




Bevegelseslinjer er ikke bare viktige ferdselsårer men også markante landskapsdrag som har en tydelig linjeføring. De sterkeste bevegelseslinjene er E 18 og Ørjefossen. I krysningspunktet mellom disse dannes stedets viktigste knutepunkt. Andre bevegelseslinjer i landskapet finnes langs Storgata, Haldenveien og mellom Krogstادتjernet og Helgetjern. Rundkjøringen markerer knutepunktet mellom Haldenveien og Storgata.

Barrierer er objekter som fysisk eller visuelt oppleves som stengsler. Den bratte og høye skråningen mot Ørjefortet er en barriere, men danner også et tydelig landskapsrom. E 18 skjærer seg gjennom landskapet og danner en kraftig barriere mellom sentrum og Neset. Dette er også en barriere mellom sentrum og Rødnessjøen. Noen mindre tydelige barrierer som også danner kanter er skråningen øst for kirken og skråningen vest for Lilleveien.

Landskapet danner sammen med bebyggelsens karakter forskjellige distrikter. Sentrum er tydelig skilt fra Sluseområdet, Trekanten, Neset og elvebredden.



Områder i Ørje sentrum dannet av landskapet og bebyggelsens karakter.



## GRØNNSTRUKTUR

Grønnstrukturen er veven av alle "grønne" og "blå" områder. Her fokuseres spesielt på grønnstrukturens rekreasjonsverdier.

Ørje har klare preg av grønt og blått. Det grønne er både små grønne lunger langs Storgata og store kultur- og friluftsområder på Neset og ved Slusene/Ørje Brug. Det blå er

Rødenessjøen, fossen, slusene, elva og tjerne. Vann gir rike opplevelser og beriker ethvert rekreasjonsområde. Det er flere litt vanskelig tilgjengelige vannkanter nær sentrum. Dette er en stor uutnyttet potensial.

En god grønnstruktur har et rikt nettverk av hyggelige gangveier og stier i og utenfor bebyggelsen som leder fram til parker, leke-

plasser, balløkker, badeplasser, naturområder og kulturminner. Dersom de ulike anleggene bindes sammen vil de få en vesentlig høyere nytteverdi. I Ørje finnes mange fine veier å gå tur, men noen hovedforbindelser over fossen, over elva i sør og mot vestre del av Krogstadjernet mangler.



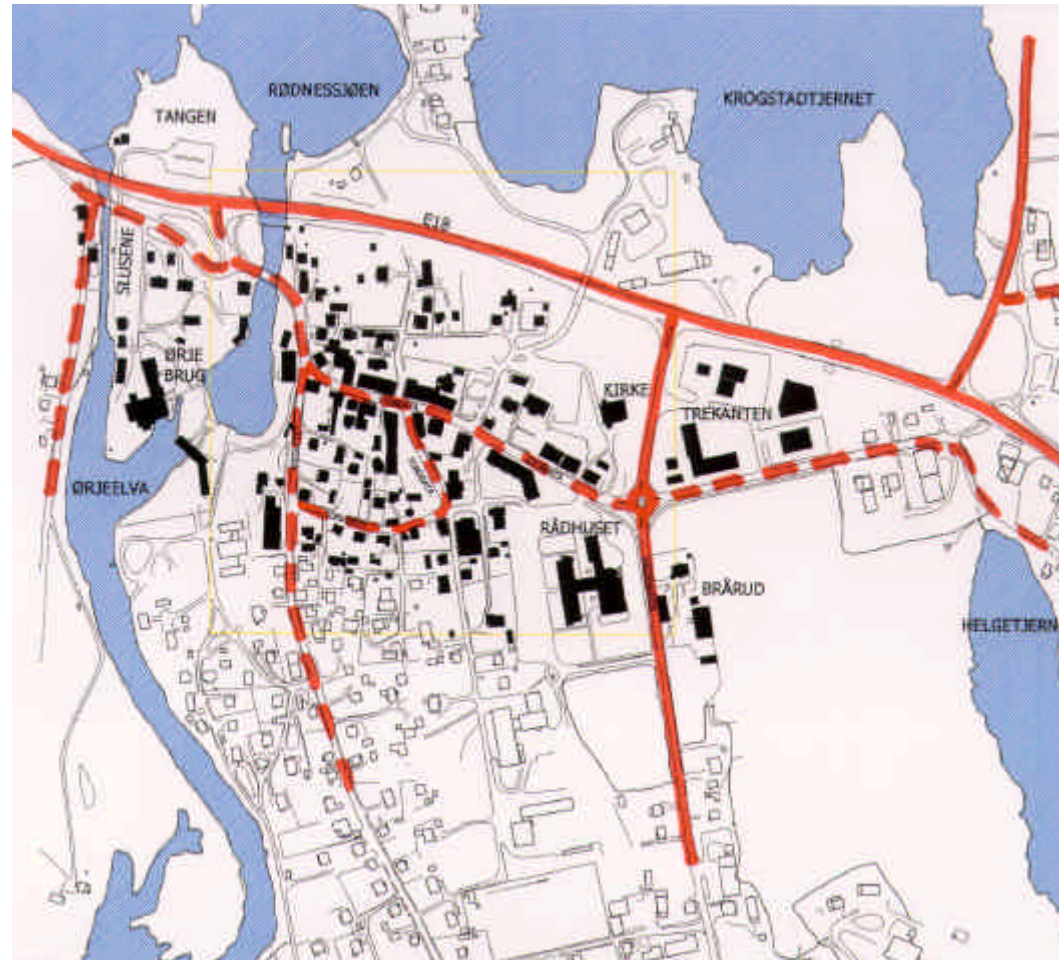
## SENTRUM

Sentrumsområdet rundt Storgata/Torggata er det gamle sentrum av Ørje. Med etableringen av forretninger i Trekanten og økt interesse for slusene/Ørje Brug er sentrum blitt tredelt.

### TRAFIKK

Hovedveisystemet i Ørje består av E18 i øst-vestlig retning og riksvei 21 i nord-sørlig retning. Sentrum ligger sør for E 18, men riksveien skiller Trekanten fra handelssentrumet i Storgata. Det er relativt stor andel tungtrafikk på E18 og riksvei 21 fra Halden. Storgata er den viktigste lokalgaten. Bussholdeplassen er plassert i Torggata. Bussene kommer fra Storgata og kjører ut fra Torggata via Lilleveien. Veisystemet har god kapasitet.

Hovedveier og lokalveier i Ørje sentrum.  
Storgata er den eldste hovedgaten i Ørje. Etter at ny E 18 ble bygget nord for sentrum ble Storgata en lokalgate.





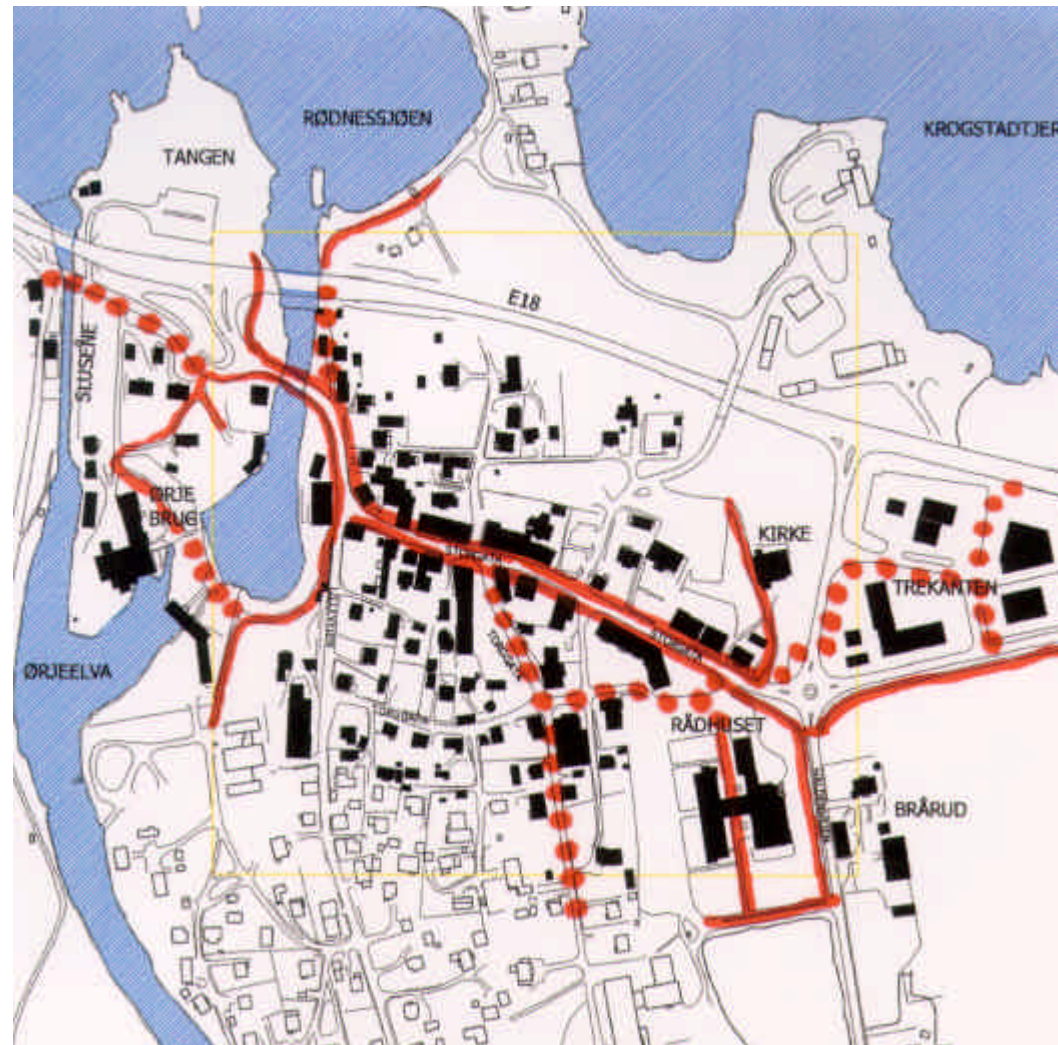
### FOTGJENGERE OG SYKLISTER

Langs Storgata er det sammenhengende fortau samt gang- og sykkelsti. Det finnes også planer om nye fortau og gangfelt over Haldenveien mot Trekanten og ved slusene. Området ved Torggata mangler fortau. For turgåere er det behov for bedre forbindelser langs elva nord-over mot Neset og over kraftverksdammen.



Storgata er en pent opparbeidet gate med fortau på begge sider av gaten.

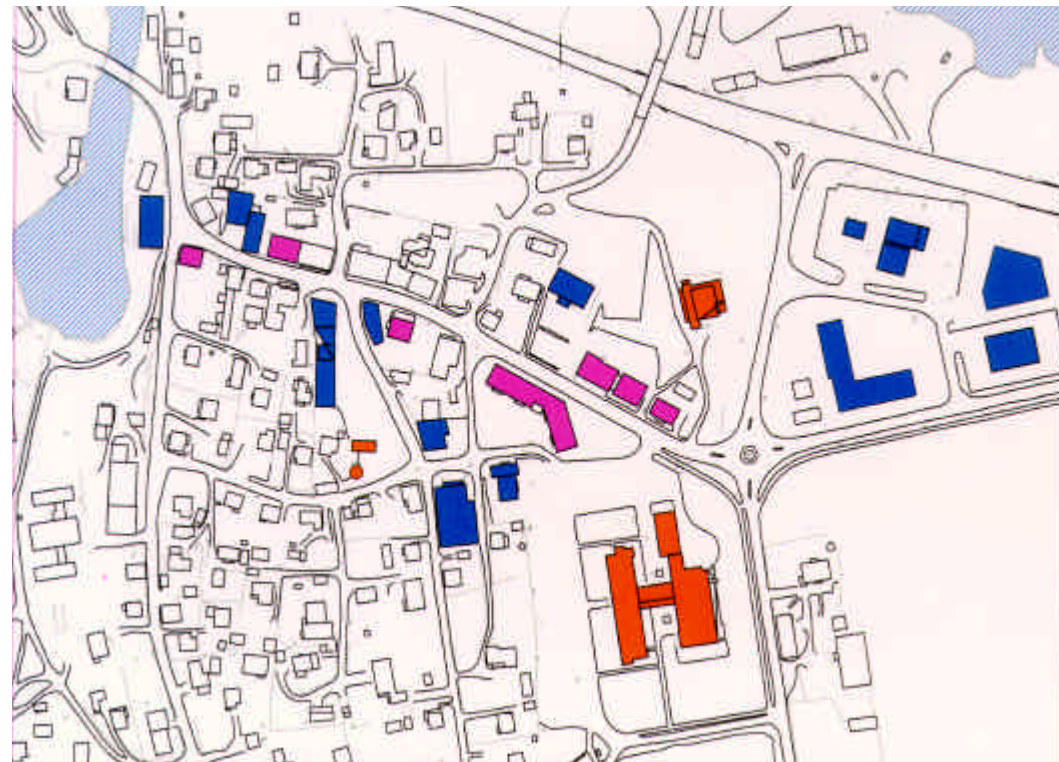
Fotgjengere og syklister.  
Etablerte fortau/gangstier i sentrum og områder der det er behov for utbedringer.







### FORRETNINGER

Etableringen av forretningsområdet på Trekanten har ført til at mange forretninger har flyttet ut av det gamle sentrumsområdet langs Storgata. Den største aktiviteten foruten på Trekanten er i Torggata ved dagligvarebutikken/posten, caféen og bussholdeplassen. Langs Storgata er det mest aktivitet ved sportsbutikken, kiosken/blomsterbutikken og ved banken. Mange tomme butikklokaler setter preg på Storgata. Lenge har det også vært flere rene bolighus lengst vest i Storgata.



 BOLIGER I 1. ETASJE

 TOMME BUTIKKSLOKALER

 BUTIKKER

 KONTORER

 OFFENTLIGE BYGNINGER

## PARKERING

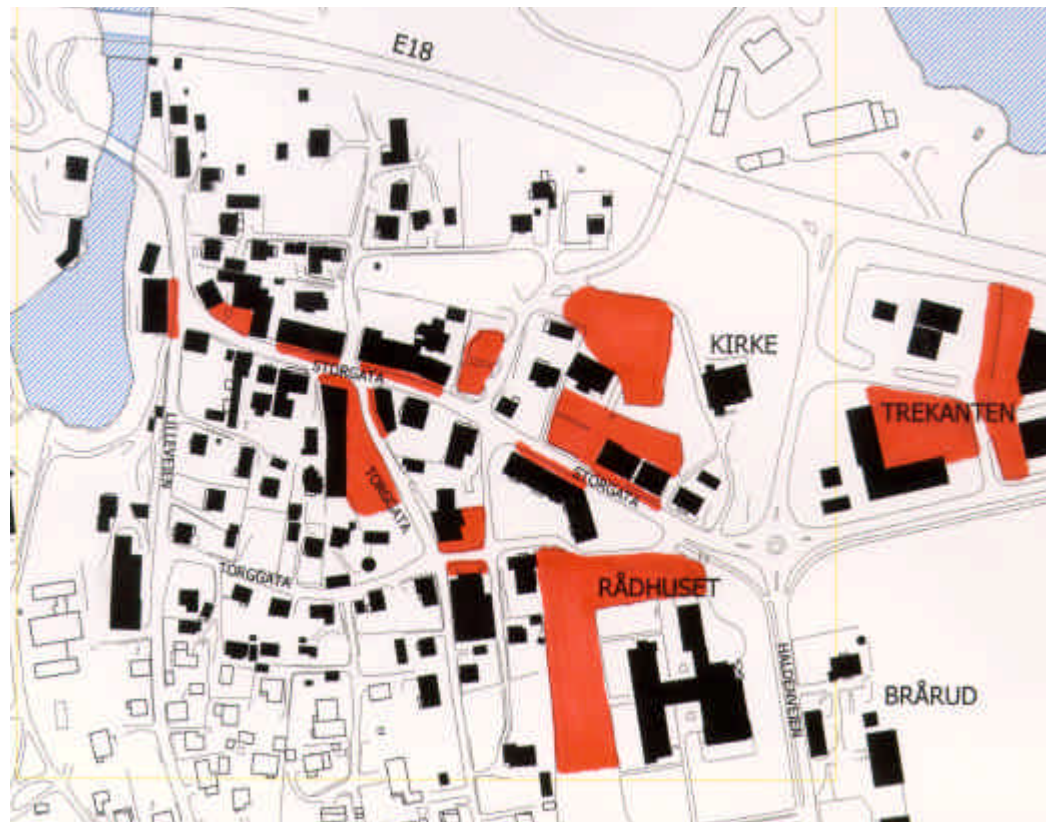
Parkeringsdekningen i Ørje sentrum er meget god. Generelt har kommunen vedtatt 1 p-plass per 50 m<sup>2</sup> forretningsareal og 1,5 p-plass per leilighet.

Rundt Rådhuset og nedenfor kirken er det store sammenhengende parkeringsarealer. Disse kan gi plass for mange flere biler enn det omkringliggende bebyggelse har behov for. Parkeringsplassene ved rådhuset er dårlig merket og ved kirken er ikke parkeringsplassen asfaltert. Dette fører til at parkeringsplassene er lite rasjonelt utnyttet.

Langs Storgata er det kantsteinsparkering for ca 14 biler. Det er ingen tidsbegrensning på disse plassene.

Den offentlige parkeringsplassen i krysset Nesveien/Storgata er ofte tom. Det beror antakelig på at det er mange tomme butikkslokaler og leiligheter i nærheten. Dersom bygningen tas i bruk igjen vil det igjen bli behov for denne parkeringsplassen.

Lengst vest i Storgata er det noen butikkslokaler som har dårlig parkeringsdekning. Resultatet blir at det ofte står parkert biler i Lilleveien. Med busstrafikk gjennom området kan det ofte bli trangt i gaten.



Ved butikkene i Torggata er det også dårlig parkeringsdekning. Her er det også utflytende asfaltarealer der verken gateløp eller parkering er markert.

Arealer i Ørje sentrum benyttet som parkeringsplass.



## VERNEVERDIG KULTURMILJØ

Sentrumsområdet rundt Storgata/Torggata er det gamle sentrum av Ørje. Bortsett fra på Bruget og de eldste gårdene er det i det gamle sentrum de eldste bygningene i Ørje finnes. For stedet Ørje er det viktig å bevare den eldste delen av tettstedet. Bygningsmiljøet her forteller hele stedets historie.



I det gamle sentrum i Ørje er alle bygninger fra før krigen i seg verneverdige som en del av et kulturmiljø. De aller fleste bygninger i sentrum var en gang flotte sveitserhus med rik detaljering. Fortsatt finnes noen få bygninger som har beholdt det opprinnelig utseendet. Generelt sett er bygninger som ikke ligger direkte ved Storgata noe bedre bevart. Langs Storgata er det få bygninger som ikke har fått et helt nytt utseende av oppussing og tilbygg. I tillegg til

sveitserhusene er funkishusene Herrødgården og Mosbæks bensinstasjon samt Rådhuset verneverdige.



De to funkishusene i Storgata er meget verneverdige for Ørje pga at bygningenes stil er meget godt bevart. Bildet fra 1960-tallet viser at Herrødgårdens fasade har fått beholde det opprinnelige preget. Mosbæks bensinstasjon er også fortsatt et tidstypisk funkishus.

Rådhuset er en flott og tidstypisk bygning fra slutten av 1970-tallet. Det er en robust institusjon som samler de fleste kommunale og kulturelle funksjonene, helt i pakt med de overordnede målene om tettstedsutvikling fra epoken. Mens mye av Ørje gamle sentrum har det selv-grodde stedets sjarm, er Rådhuset preget av god arkitektur og gjennomarbeidet detaljering. Bygningen er meget verneverdig for Ørje og for hele Marker kommune.



## VERNEVERDIVURDERING

I Ørje sentrum er det helheten av bygninger og gaterom, dvs kulturmiljøet, som bør bevares. Hvilke bygninger som har størst betydning for det verneverdige kulturmiljøet være vanskelig å avgjøre. Derfor er det gjort en vurdering av enkeltbygningers verneverdi. Riksantikvarens anbefalte kriterier for verneverdivurdering er brukt ved utvelgelse og gradering av verneverdi. Ut fra disse kriteriene er de verneverdige bygningene gradert i fire grader.

Alle registrerte bygninger er verneverdige. Grad 1 og 2 er de bygninger som er mest verneverdige. Disse bygningene er meget sårbare og evt endringer bør gjøres på husets premisser. Bygninger i de andre gradene av vern bør også bevares. Ved om bygging og restaurering bør man streve etter å føre tilbake bygningene til opprinnelig utseende.

Kriterier knyttet til kulturminner og kulturmiljøer som kilde til **kunnskap**:

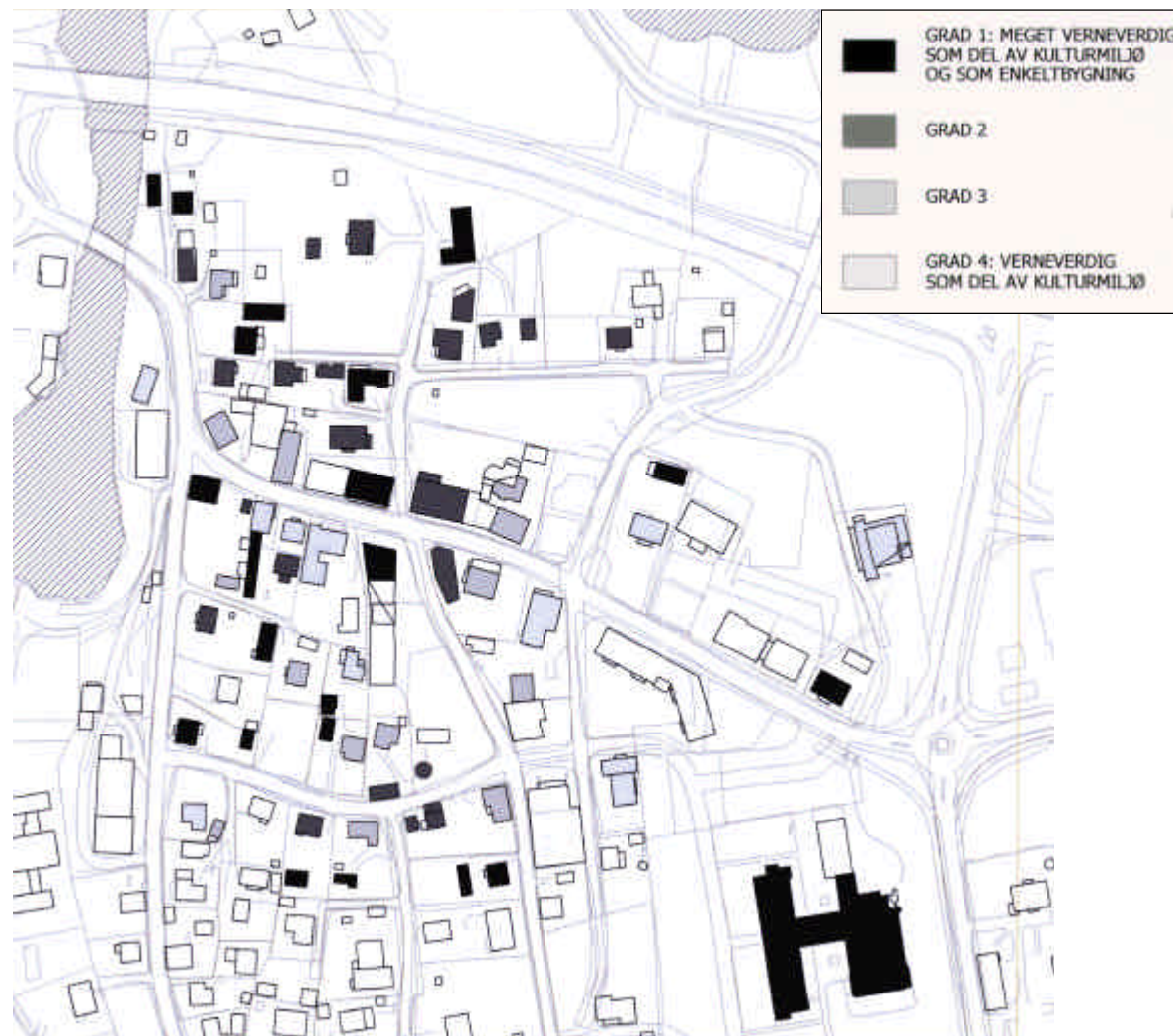
- representativitet
- sammenheng og miljø
- autensitet
- fysisk tilstand

Kriterier knyttet til kulturminner og kulturmiljøer som grunnlag for **opplevelse**:

- sammenheng og miljø
- identitet og symbol
- arkitektonisk/kunstnerisk kvalitet

Kriterier knyttet til kulturminner som **bruksressurser**:

- økonomi og bruk
- økologi



**Verandaene som er tapt.**

Typisk for sveitserstilen er den rike detaljeringen. Husene hadde rikt dekorerte takutstikk og utskårne bjelker. Verandaer med treskjæringer var vanlige. De fleste av de eldste husene i Storgata og i gatene bak var bygget i sveitserstil. Denne kavalkaden av verandaer som en gang fantes langs Storgata viser hvor mye av den rike detaljeringen som er tapt i forbindelse med oppussing og tilbygg.

Bildene viser Murugården og Tollstasjonen, Storgata 22-24, Lies Hotell samt Murugården og O Mosbæk & Co.





## GATEROMMENE

Like viktig å bevare som selve bygningene er gaterommet mellom bygningene. I Ørje er det flere steder tydelige gaterom omkransede av eldre bebyggelse. Dette gjelder spesielt vestre del av Storgata og gaterommet vest for den gamle brannstasjonen. I østre del av Storgata er det også et tydelig gaterom takket være trekker og annen vegetasjon som strammer



opp. Bebyggelsen langs gatene er derimot ikke stram. Bygningene ligger ikke på en rett linje og avstanden ut til gata varierer. Stedet bærer preg av å være selvgrodd langs en ferdselsåre. Mye av stedets sjarme ligger i kombinasjonen av et tydelig gaterom og varierte bygningshøyder/byggelinje. Stedet blir også sårbar pga dagens krav til store sammenhengende lokaler og bebyggelsens småskala-preg.

At mange av uthusene er bevart bidrar til å sette preg på stedet. Vest for brannstasjonen er det nettopp uthusene som danner det tydelige gaterommet.

Noen bygninger er mer synlige i gaterommet enn andre. Murugården danner med sin store høyde og teglfasade et blikkfang i Storgata. Den forteller også noe ambisjonsnivået i Ørje under de årene tettstedet vokste som mest. Uttersrudgården er fondmotiv lengst vest i Storgata. Vestfra danner Lilleveien 1 starten på sentrumsbebyggelsen. Bygningen er også en viktig vegg i det lille torget som oppstår i krysset Storgata/Lilleveien. Andre bygninger som oppleves som fondmotiver er det gamle apoteket i vest og Braarudlia i øst. For å bevare kulturmiljøet som helhet er det ekstra viktig at bygningene som danner fondmotiver bevares.

Sentrum av Ørje har også gaterom som er utydelige og lite trivelige. Ved Torggata flyter gaterommet ut i mange retninger. Noen granittblokker og et tre er ikke nok for å danne struktur. Parkeringsplassen rundt rådhuset er en stor umerket asfaltsørken. Gaterommene i det nye forretningsområdet Trekanten er også utformet på bilenes premisser uten ambisjon å skape noen hyggelige gaterom.

Fondmotiver og gaterom med tydelig struktur.



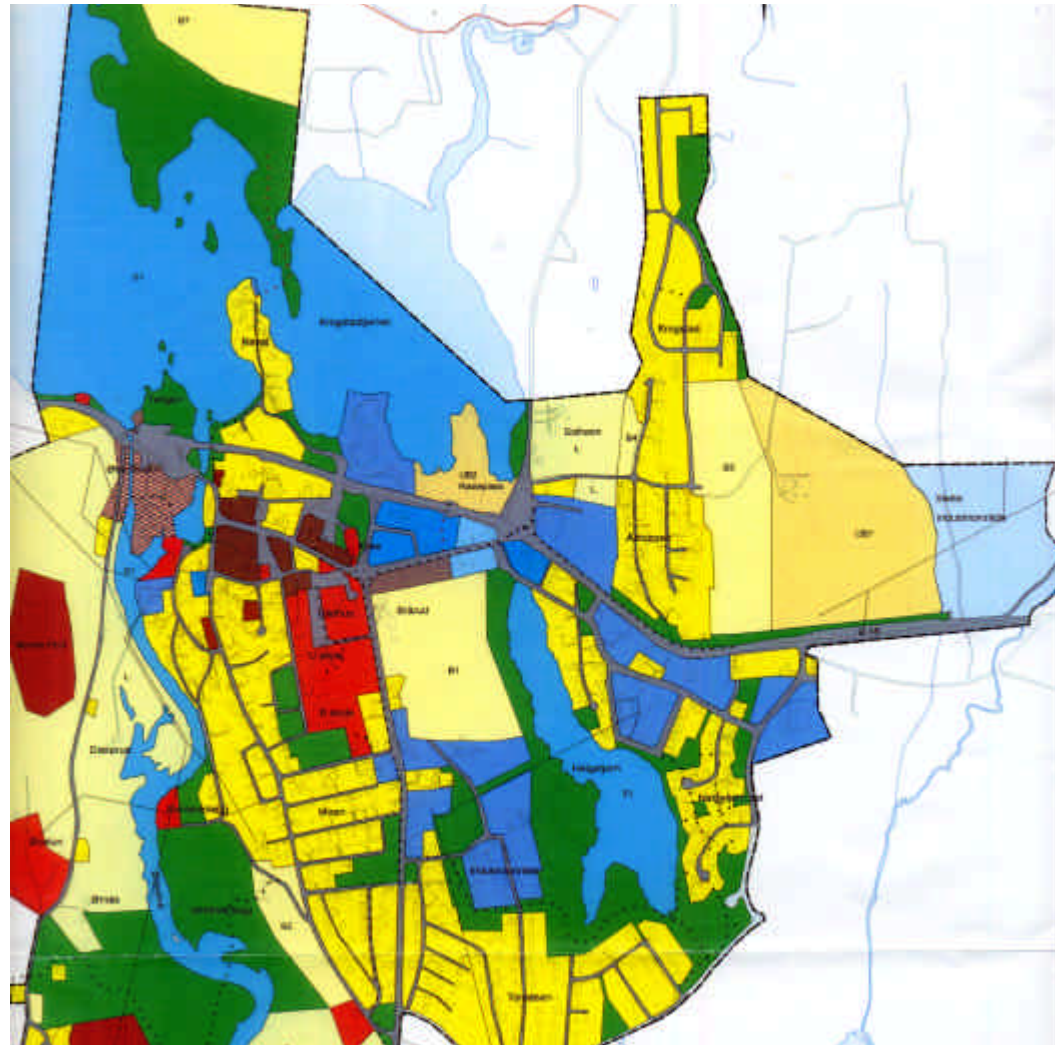
# FYSISKE PLANER

## KOMMUNEDELPLAN

Kommunedelplanen for Ørje viser planlagt arealbruk for tettstedet Ørje. Planen viser mange store nye boligområder. B1 (Brårud) er det eneste som ligger nær Storgata. Område B2 ligger ved idrettsanlegget sør for sentrum. Langs E 18 ved Trollsund og Neset er det plass til fortetting med boliger. Ellers er det nord for E 18 planlagt flere store nye boligområder, vist som Krogstad, B3, B4 og B7. Å spre bebyggelsen innebærer bl a at flere ferdes i bil. Et mer spredt bebyggelsesmønster er en alvorlig trussel mot Ørje sentrum.

Sør for Trekanten er det planlagt et nytt senterområde. Området er allerede regulert til forretninger med mulighet for boliger eller kontorer i 2 etasje. Dette risikerer å trekke enda flere butikker ut av det gamle sentrum i Storgata/Torggata.

Mellom Trekanten og Krogstadtjernet, like ved E 18, er det planlagt en ny rasteplass. Det er svært positivt at rasteplassen er planlagt inne i tettstedet Ørje. Rasteplassen kan styrke handelen i Trekanten og vil kunne gi Ørje en sjanse å profilere seg mot reisende.



## REGULERINGSPLANER

Det er tre reguleringsplaner som gjelder for Ørje sentrum, en plan for Trekanten og nord for Storgata, en annen plan syd for Storgata og en tredje plan for Brårudjordet. Planene for områdene rundt Storgata er nesten 20 år gamle, mens planen for Brårudjordet er fra år 2000. Overordnet reguleringsplanene finnes en kommunedelplan for Ørje som gjelder år 2000-2011.

Arealbruken i kommunedelplanen er ikke den samme som i reguleringsplanene. Virkeligheten er også noe annet enn det som er vist i kommunedelplanen. Mangtydigheten viser på en manglende visjon for Storgataområdet.



Reguleringsplanene viser også en trafikkсанering. Rundt Torggata og mot Lilleveien er mange av bygningene planlagt revet for å gi plass til bredere gater. Bak Herrødgården/Murugården og nedenfor kirken er det planlagt store parkeringsplasser. Samtidig er ikke parkeringsplassen og den lille grønne lungen sikret som offentlige arealer.

## TO ELLER TRE ETASJER?

Folk flest har et bilde av at bebyggelsen i sentrum av Ørje er i to etasjer. Maksimalt to etasjer er også angitt i alle gjeldene reguleringsplaner unntatt for noen områder med forretningsbygg og der aldershjemmet er bygget.

Kommunedelplanen og gjeldende reguleringsplaner viser forskjellig arealbruk i området rundt Storgata. Arealbruken stemmer ikke alltid med virkeligheten. Hele boligområdet sør for Storgata mot Lilleveien er vist som sentrumsområde med blandet forretninger og boliger i både kommunedelplan og reguleringsplan. I store deler av dette området har det aldri vært forretninger og det er heller ikke ønskelig å etablere forretningslokaler der. Uttersrudgården er vist som kun boliger i kommunedelplanen og som kun forretning i reguleringsplanen, men er i virkeligheten forretning i første etasje med boliger i etasjene over. Murugården, Tollstasjonen og sentrumsgården, som alle har forretningslokaler i første etasje, er også vist som rene bolighus i kommunedelplanen.



Bildet av Ørje som et tettsted med bebyggelse i maks to etasjer stemmer ikke helt med virkeligheten.

Virkeligheten er noe annet. I henhold til PBL er mange bygninger i Ørje sentrum i tre eller flere etasjer. Loft med full ståhøyde regnes som en etasje. Sokkel/underetasje regnes også som en etasje. De fleste nyere bygninger er bygget i tre etasjer, f.eks. Prix, Sentrumsgården og apoteket. Pga reguleringsbestemmelsen om maks to etasjer er det også flere eldre verneverdige bygninger som det ikke ville vært mulig å gjenreise dersom de brenner ned. Dette gjelder bl.a. Murugården, Lies Hotell og Lilleveien 1. Bortsett fra området ved slusene og Ørje Brug er ingen områder er bygninger i Ørje sentrum vernet.

## VISJON FOR ØRJE:

# ET BRA STED Å VÆRE

Bakgrunnen for stedsanalysen er at mange av sentrumsaktivitetene har flyttet ut fra Storgataområdet. Det er et uttalt ønske å blåse liv i Storgata igjen.

Målet bør kanskje heller være **hvordan Ørje kan bli et bedre sentrum i Marker kommune.**

Når sentrum i Storgata ble bygget, var ikke samfunnet basert på at alle hadde bil. Folk bodde i nærheten og gikk til og fra butikkene i Storgata.

Butikkene i Trekanten har store sammenhengende butikkarealer og store parkeringsarealer rett utenfor døren. Dette er egenskaper bebyggelsen i Storgata ikke har og heller kan eller bør få.

Etableringen av forretninger i Trekanten er kommet for å bli. Det er ikke mulig å snu tilbake i tid, men det er mulig å videreutvikle det positive som finnes igjen. Storgata kan bli et enda bedre sted å være. Gata kan bli levende, men den vil kanskje ikke bli en ren handlegate igjen.

## DET GODE BYROM

Et godt byrom er et sted der det er hyggelig å oppholde seg. Det gode byrom er et offentlig rom for sosiale møter og rekreasjon. En grunnleggende egenskap er at det finnes tilstrekkelig plass for de som går. Butikksvinduer med utstillinger i første etasje gir liv til gaterommet og bidrar til at det blir spennende å ferdes. Sentrum er et sted der man møtes, ikke bare et sted der man gjør innkjøp. Sitteplasser utendørs gjør det mulig å stoppe opp og bli en stund. En enkel sitteplass er ikke bare et sted for hvile, men også en mulighet for å møte andre mennesker. I et godt byrom finnes plass og tilbud for alle aldre.



Asfaltsørken ved rådhusparkeringsen. Byrommet mangler struktur og avgrensing.

Storgata byr på fine kvaliteter. Gaten har tydelige vegger. Rekker av trær myker opp. Den gamle bygården i tegl, Murugården, er et blikkfang der gata svinger.







Et byrom som bare er tilrettelagt for biltrafikk er ikke et godt byrom. I byrom der fotgjenger-nes ferdsel er gjort umulig eller overflødig, forsvinner også mange aktiviteter. I en asfaltsørken blir det offentlige liv i det offentlige rom borte.

I Ørje finnes både gode og mindre gode byrom. Dette gjelder både nye og eldre deler av sentrum.

Sitteplasser og grønne lunger legger til rette for møter mellom mennesker. I Storgata-området finnes mange steder der man kan sette seg ned en stund.



## MER LIV I STORGATA

Den største utfordringen er å få **AKTIVITET** i Storgata igjen. Aktivitet skaper i seg selv mer aktivitet. Vi går dit der det skjer noe. Folk trekker folk.

Aktivitet er her ikke ensbetydende med handel. Et første mål bør være å øke antallet mennesker som ferdes der, til fots, på sykkel og i bil.



Storgata er allerede på mange måter et hyggelig sted å være. Småskalabebyggelse gir et miljø som vi opplever som sjarmerende. Den store variasjonen i bebyggelsens høyde, bygningsstil og plassering langs gata er en rikdom. Husene ligger tett i tett og danner et tydelig og lukket gaterom. Storgata er pent opparbeidet med rekker av trær og kantstein av granitt. Ved å være de positive kvalitetene bevisst vil det også være mulig å styrke og å videreutvikle disse.



Bebyggelsen i Storgata er variert. Husene ligger langs gata, men ikke på en rett linje.



I Ørje finnes forretninger som har vokst fram over tid og er sterkt knyttet til stedet.

Det trange gaterommet i Torggata er et verneverdig miljø. Uthuset er meget verneverdig ettersom det er den bygningen som skaper det spesielle miljøet.





“Brannbrønnen” er en spesiell liten bygning som nå er tatt i bruk av busselskapet. Bygningen har stor betydning for miljøet i Torggata.

### VERNEVERDIG BYGNINGSMILJØ

Den eldste kjernen av bebyggelsen er den delen av sentrum som ligger nærmest Ørje Brug. Den eldste bebyggelsen forteller om tettstedets opprinnelse og historie. Mange av de gamle husene er bygget om til ugjenkjennelighet. Stilfull restaurering vil på sikt kunne gjen-skape mer av Storgatas opprinnelige karakter. Dette er kvalitet som er unik i Marker kommune.

Generelt er husene i rekken bak bedre bevart enn de som ligger langs Storgata. Noen ganger kan en bygning føres tilbake til opprinnelig utseende med enkle tiltak. Under eternittplatene finnes den opprinnelige panelen og trærskjeringene på balkongen bevart.



Braarudlia er et godt bevart hus fra 1920-årene. Det er fondmotiv for den som kjører ut fra parkeringsplassen ved Rådhuset.



### FLERE BOLIGER I SENTRUM

Flere boliger nær Storgata og Torggata vil kunne styrke det gamle sentrumet. Bygging av boliger vil kunne styrke aktiviteter i nabolaget, f eks handel. Storgata er et sted med særpreg. Å bo langs Storgata er en kvalitet i seg.

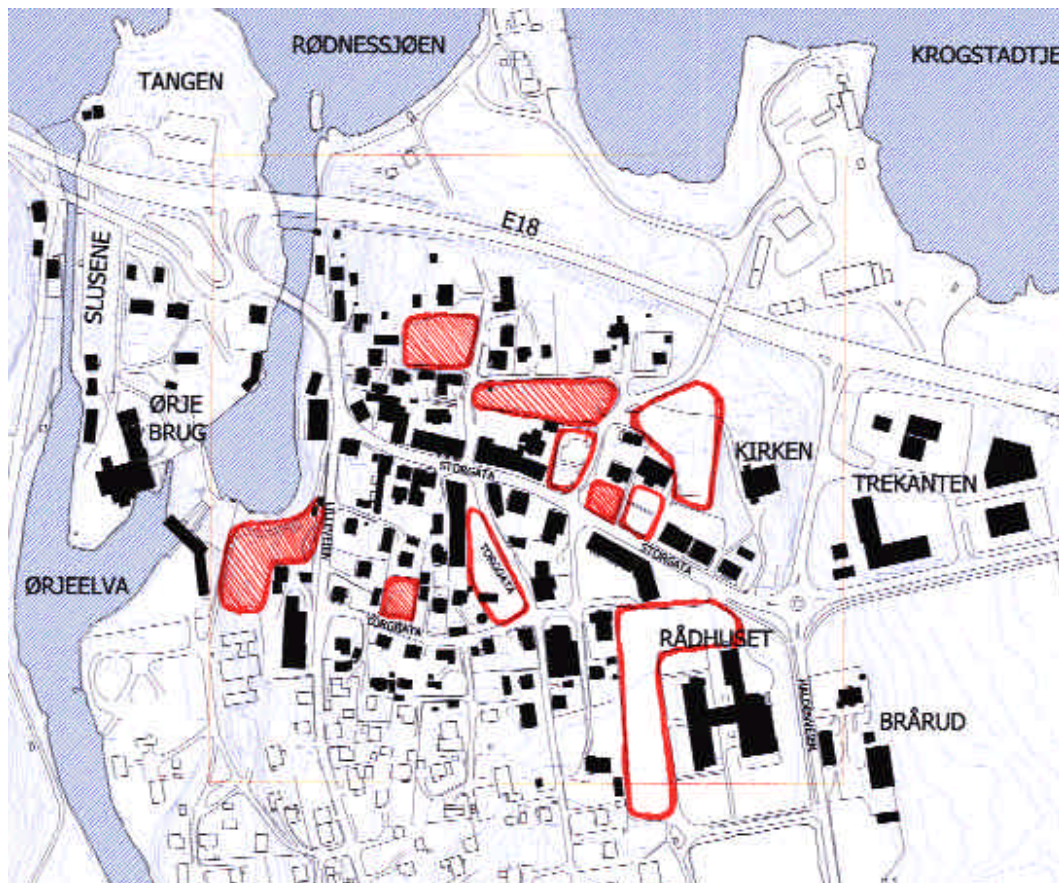
### TOMME LOKALER

Tomme butikklokaler er ikke ønskelig. Dersom leieinntekter uteblir er det fare for at bygningene over tid forfaller. At husene er i bruk danner muligheter for f eks restaurering tilbake til opprinnelig utseende. Dermed er det bedre at boliger tillates også i første etasje enn at lokalene blir stående tomme.



Boliger er bedre enn tomme lokaler. Det har lenge vært bolighus uten butikklokaler i første etasje langs Storgata.





Det finnes flere tomme tomter i sentrum som bør bebygges. Noen eiendommer er så store at de kan deles. Der det finnes store parkeringsplasser som sjelden er fulle bør parkeringsbehovet vurderes. Noen parkeringsplasser vil være egnede byggetomter.

Kartet viser steder der fortetting er mulig. Skraverte områder bør bebygges, f eks langs Damstien, Nesveien og smietomta i Torggata. På de innringede parkeringsplassene, ved rådhuset, kirken og i Torggata kan bebyggelse vurderes.

### FORTETTING

Langs Storgata er bebyggelsen tett, men bak første husrekken er fortetting mulig flere steder. Det finnes ubebygde områder, overdimensjonerte parkeringsplasser, tomter som kan deles og tomter der bebyggelsen er revet. Ny bebyggelse bør spesielt styres til byrom som mangler struktur. Der kan ny bebyggelse både skape aktivitet og gode byrom. Jo nærmere Storgata bebyggelsen er jo høyere bør utnyttelsen være. Med hensyn til dagenes bebyggelse tåler Storgata bebyggelse i 3 etasjer. Det er imidlertid viktig at bebyggelsens småskala-preg videreføres ved at lange fasadelengder brytes opp i mindre deler. Lettstelte leiligheter vil det alltid være behov for i sentrum. Rekkehusbebyggelse vil kunne komplettere boligtilbudet for øvrig. Bygging av sentrumsnære eneboliger vil ikke gi tilstrekkelig effekt for å skape mer aktivitet.

### KOMMUNENS TILRETTELEGGING

Kommunen kan legge tilrette for fortetting ved å gjøre det enkelt for potensielle utbyggere. Reguleringsplaner bør sees over slik at både handel og boliger blir tillatt langs Storgata og Torggata, mens at gatene bak holdes som rene boligområder. Krav til parkeringsdekning i sentrum bør differensieres. For små leiligheter er en parkeringsplass per leilighet tilstrekkelig. Det er kun store familieboliger som har behov for to parkeringsplasser per bolig. Det bør stilles krav til 25 m<sup>2</sup> ute oppholdsareal per bolig.

## PARKERING

Ørje er et lite tettsted der man er vant til å kunne kjøre helt fram til døren. Forretningene i Trekanten har meget god parkeringsdekning. Deler av Storgata/Torggata har også meget god parkeringsdekning. Den eldste bebyggelsen i Storgata har ikke god parkeringsdekning. Det finnes kantsteinsparkeringsplasser i Storgata og noen få parkeringsplasser på hver eiendom. Ved dagligvarebutikken i Torggata er parkeringsplassene dårlig merket og det kan oppstå farlige trafikksituasjoner pga biler som rygger.



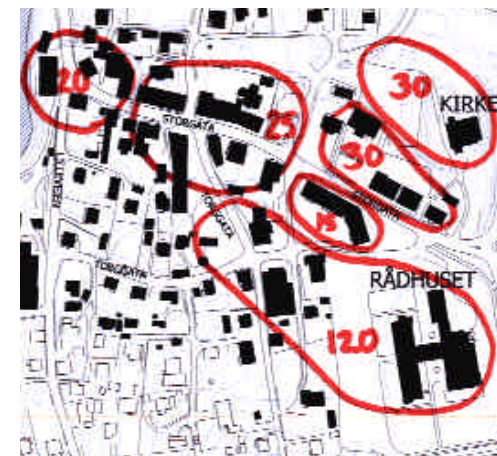
Forretningene i Trekanten har meget god parkeringsdekning.



Ettersom merking mangler blir ikke parkeringsplassene ved rådhuset og i Torggata utnyttet rasjonelt.

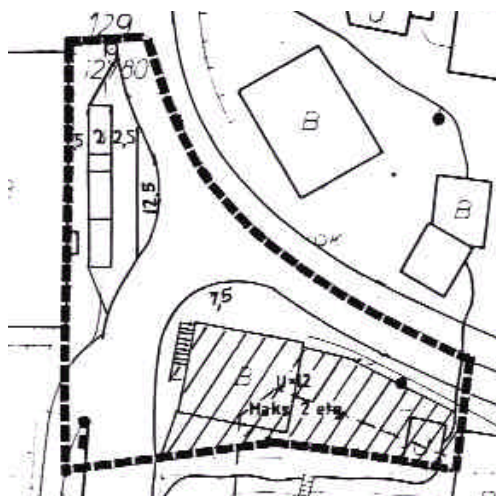
Parkering i Storgate-området bør samordnes. På den ene siden beslaglegger store parkeringsplasser områder som burde brukes til noe annet. På den andre siden har deler av området for lite parkeringsplasser. Det er behov for en parkeringsstrategi.

Mange av parkeringsplassene er dårlig merket. Det betyr at de ikke blir benyttet rasjonelt. Bedre merking, både sommer og vinter, vil kunne redusere arealet som er nødvendig for parkering og dermed skape et bedre miljø.



Antall parkeringsplasser for forretningsvirksomhet det er behov for innenfor hvert delområde basert på en parkeringsplass per 50 m<sup>2</sup> butikkareal. I vestre del av Storgata bør tallet være noe lavere av hensyn til det verneverdige bygningsmiljøet.





Mer kantsteinsparkering i vestre del av Storgata er en bra idé. Tegningen er en reguleringsplan som gjelder men ikke er gjennomført ennå.

Den eldste bebyggelsen i Storgata er ikke tilpasset et bilbasert samfunn. Det er lite plass til parkering både langs gata og på eiendommene. I dette området bør vern av bygningsmiljøet gå foran vanlig parkeringsnorm. Dersom vanlig parkeringsnorm med f eks en parkeringsplass



Kantsteinsparkeringen i Storgata bør tidsbegrenses.

per 50 m<sup>2</sup> butikkareal praktiseres, vil dette bety at det finnes butikklokaler som ikke kan brukes til forretninger. Fortsatt handel i Storgata krever altså tilpasning av kravene til parkeringsdekning.

Langs Storgata finnes kantsteinsparkering. Disse plassene bør skiltes som korttidsparkering, f eks maks 2 timer i butikkens åpningstid, for å sikre parkeringsplasser for butikkene.



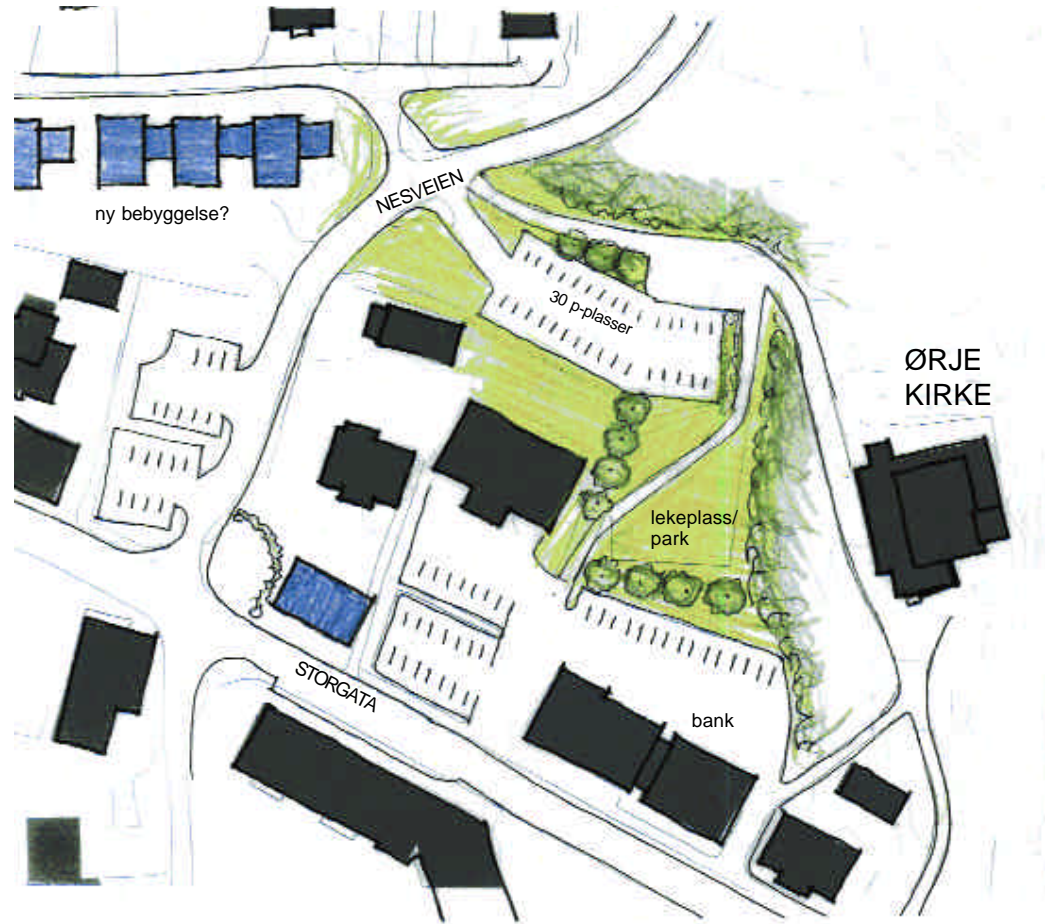


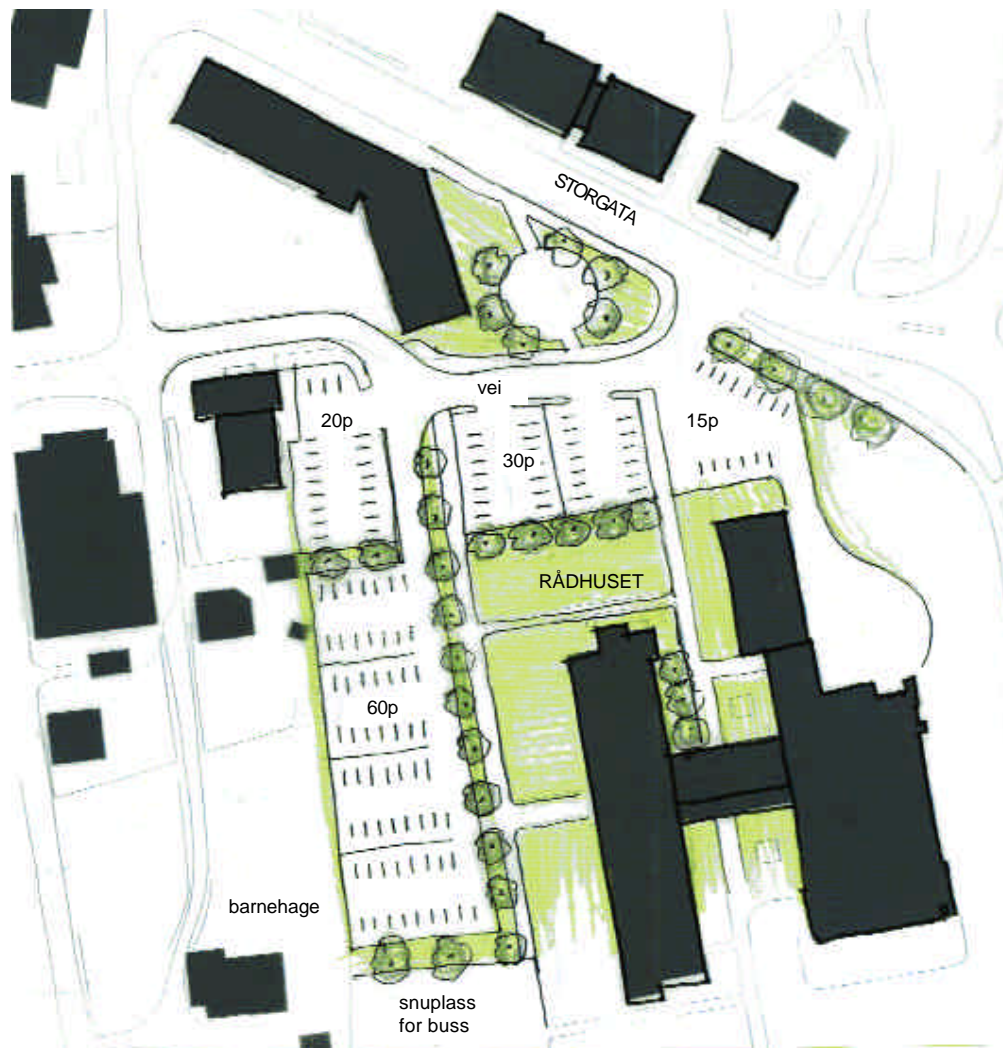
Ørje kirke ligger i glissen furuskog på toppen av en kolle.

Kirkeparkeringen er en stor gruset plass. Det er mindre parkeringsplass med merkede plasser er tilstrekkelig for kirkens behov. Dette gir areal over for mer høytidelige omgivelser. En liten plass er der stien kommer ned fra kollen, blir et sted der men kan stoppe opp.

Nedenfor kollen, bak banken er det plass til en liten park. Det er behov for en lekeplass i sentrumsområdet. Kanskje dette er et egnet sted?

Området er for trangt for å være egnet til for-tetting med mer bebyggelse. Det er også viktig at omgivelsene rundt kirken og kollen den ligger på er åpne.





Rådhusparkeringen kan bli et hyggeligere sted ved å la trær dele parkeringsplassen i mindre enheter. Enhetene er fortsatt så store at vedlikehold er enkelt.

Fortetting med ny bebyggelse på rådhusparkeringen er vanskelig. Rådhuset er et praktfullt bygg som krever stilfulle og åpne omgivelser. Området er dessuten for langt og smalt for å være egnet som byggetomt.



Rådhuset.

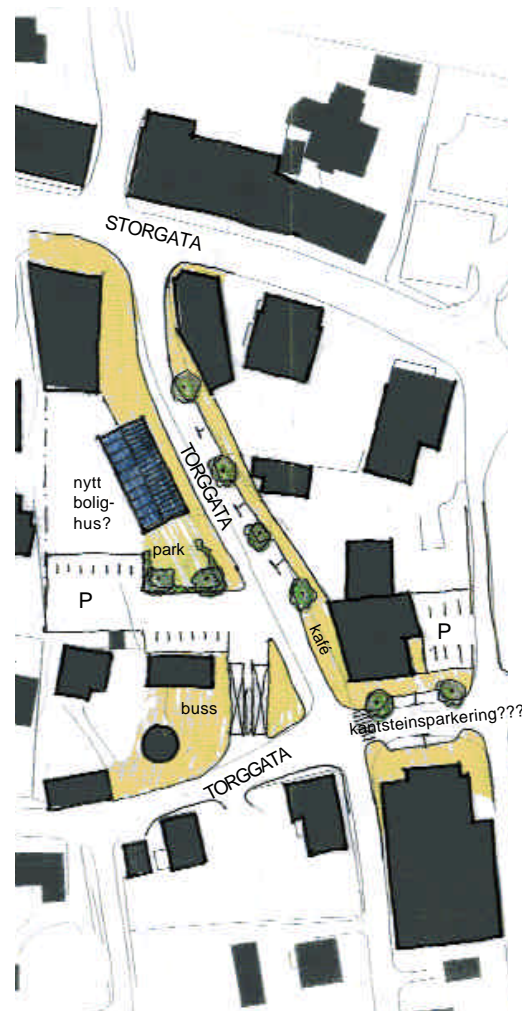
### NY BEBYGGELSE I TORGGATA

Østre del av Torggata er et gaterom uten struktur. Det flyter ut i mange retninger. Ny bebyggelse og mer vegetasjon i området vil kunne stramme opp gaterommet og gjøre området mer trivelig. Det er også behov for fortau langs Torggata mellom Storgata og dagligvarebutikken/bussholdeplassen.

Området er relativt trangt, men med noe riving vil det være mulig å bygge et nytt bolighus langs Torggatas nordre del. Dette vil gi Torggata en tydelig løp med bebyggelse som er organisert langs gata. På baksiden av det nye huset er det tilstrekkelig plass for en privat hage og parkering for beboerne.



I deler av Torggata mangler gode byrom. Granittblokker er ikke tilstrekkelig for å skape struktur. Uteserveringen mangler helt avgrensning mot biltrafikken - det finnes ikke en gang en fortauskant.



Mellom det nye huset og bussholdeplassen er det rom for en liten grønn lunge. Med noen lekeapparater kan kanskje dette bli et sted for barn i sentrum.

Bussholdeplassen bør strammes opp med tydelige fortauskanter og rene fotgjengerarealer. Bussen skaper aktivitet i Torggata. Å opprettholde bussholdeplassen i Torggata er en viktig premisse for å beholde næringsgrunnlaget for butikkene der. Av samme årsak er det viktig at det fortsatt vil være mulig å kjøre fra Torggata til Rådhuset. Så lenge man ønsker å støtte forretningene i Torggata, må ikke passasjen mot rådhuset stenges for biltrafikk.

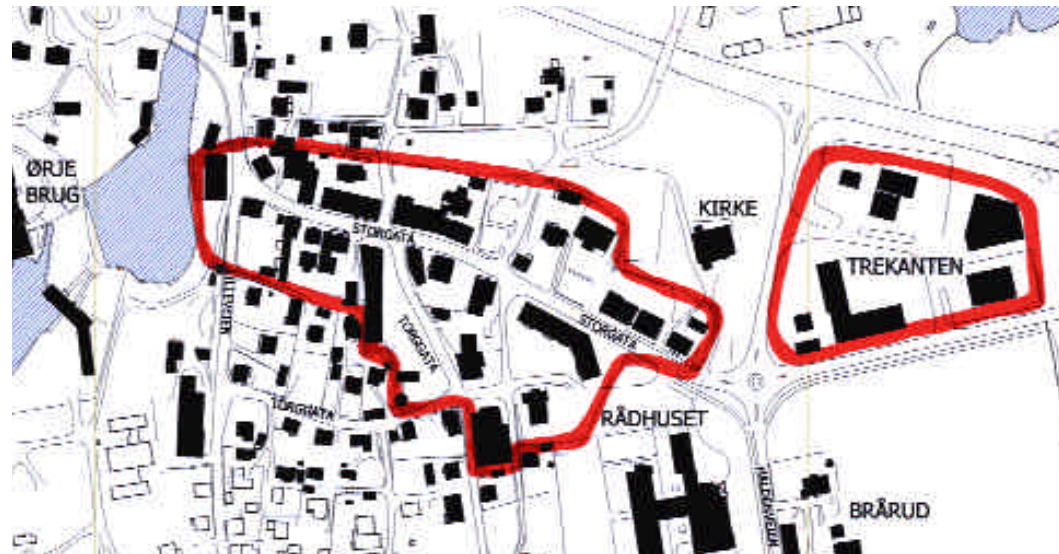
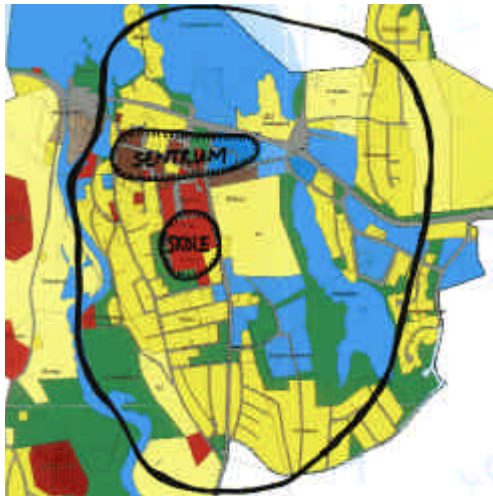
Det er relativt liten parkeringsdekning ved butikken i Torggata. Dessuten oppstår ofte farlige situasjoner da biler rygger ut i gaten. Mellom dagligvarebutikken og kaféen bør det legges til rette for parkering og opphøyde fortauer. Kantsteinsparkering ville gjøre området tryggere, men dette gir ikke tilstrekkelig antall parkeringsplasser for butikkene. Ved å tillate at biler parkerer med fronten mot dagligvarebutikken blir det plass til flere parkeringsplasser. Det vil også bli plass til kantsteinsparkering lenger nord i Torggata. Utenfor kaféen er fortauet litt bredere for å gi plass til en uteservering.



## UTENFOR STORGATA-OMRÅDET

Kommunedelplanen for Ørje sentrum bør ha en visjon om hvordan sentrum skal styrkes. Planen bør være handlingsrettet. Dermed blir rekkefølgebestemmelser et viktig verktøy.

For å beholde et levende sentrum må bebyggelsen på Ørje holdes samlet. Et samlet **TETTSTED**, ikke et "spredtsted", må være et mål med planen. Å bygge ut nye boligområder langt fra Ørje sentrum er en alvorlig trussel mot sentrumsfunksjonene. Nærhet til sentrum gjør at det er Ørje man oppsøker. Ørje blir det som er lettvinnt.



Nye boligområder langt fra sentrum innebærer store kostnader for etablering av vei, vann og kloakk. Skoleveien blir så lang at det kanskje blir nødvendig med skoleskyss. Generelt øker behovet for transport i bil. Det er ikke lenger mulig å gå eller å sykle dit man skal. Kollektivtrafikken svekkes også ved spredt utbygging. Boligbygging bør konsentreres til et område maks 2 km fra skolene. Jo nærmere Storgata og Torggata dess bedre plassert er utbyggingen.

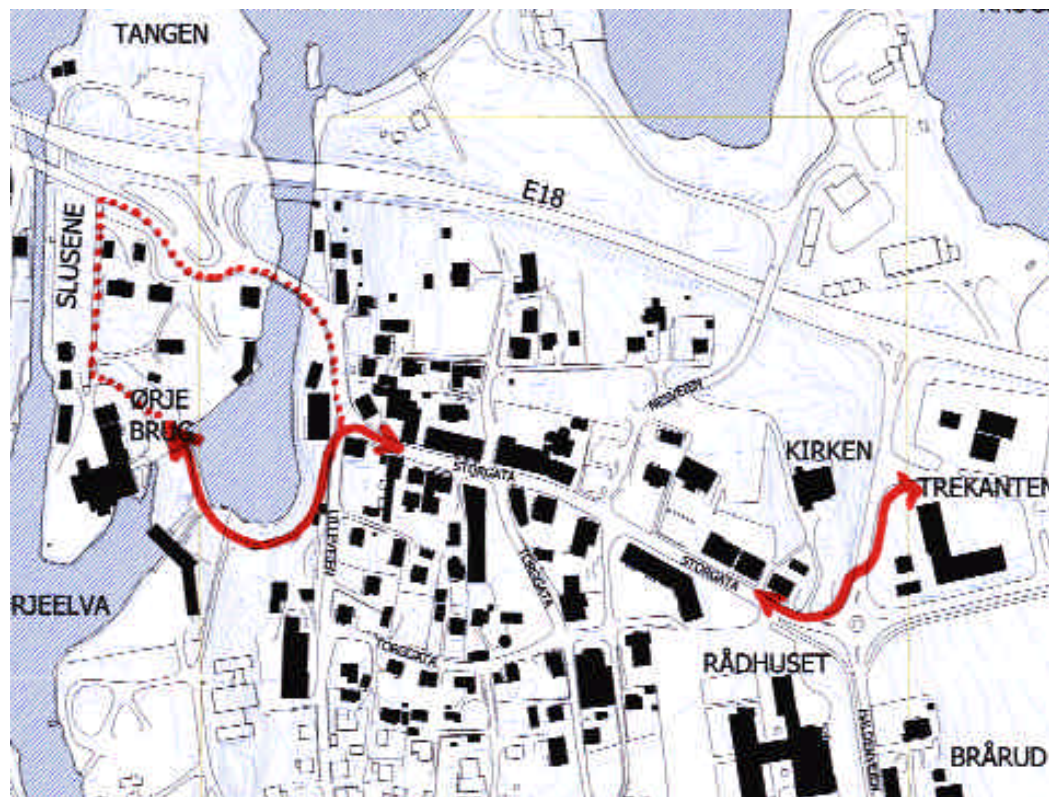
Ved å konsentrere etablering av nye boliger nær sentrum og skolene, styrkes Ørje som tettsted og kommunesentrum.

Sør for Trekanten er det planlagt et nytt senterområde. Dette risikerer å trekke enda flere butikker ut av det gamle sentrum i Storgata/Torggata. Reguleringsplanen bør endres slik at det blir tillatt å bygge rene bolighus uten forretninger i første etasje på Brårudjordet.

Etablering av nye forretningslokaler bør begrenses sterkt så lenge det er tomme lokaler i Storgata. Å gjennomføre dette krever at både kommunens administrasjon og politikere er villige til å holde fast ved visjonen over tid.

## GANGFORBINDELSER

Storgata mangler i dag god gang- og sykkesti-forbindelse til Trekanten. Kanskje noen tiltak kan lokke folk til Storgata fra Ørje Brug og fra Trekanten. Ved å åpne en gangvei over dammen fra Storgata til Ørje Brug vil det dannes nye muligheter for å kunne gå rundturer. For den som er lokalkjent er det enkelt å kjøre bil til Storgata. Bedre skilting fra E18 og Rv 21 mot det gamle handelssentrumet vil kanskje kunne lokke den som ikke kjenner til Storgatas sjarm.



Gangforbindelse over dammen vil gjøre det enklere å komme fra Ørje brug til sentrum. En rundtur fra dammen via slusene og Ørje bru tilbake til sentrum eller videre mot Neset blir en hyggelig spasertur. Sikringstiltak er nødvendig ute på dammen.

Det er behov for bedre gangforbindelser til Storgata-området fra Trekanten og fra Ørje Brug. Fortau er planlagt mellom Storgata og Trekanten. Det er også startet reguleringsarbeid med gangsti fra Storgata over slusene.





Det er ikke enkelt å være fotgjenger eller torghandler i Trekanten.



### LIVET MELLOM HUSENE I TREKANTEN

Forretningsområdet Trekanten er godt tilrettelagt for den som ønsker å kjøre helt fram til butikkdøren. For fotgjengere fungerer området dårlig.

Trekanten mangler mye av kvalitetene i et godt byrom. Bebyggelsen ligger spredt og uten sammenhengende struktur. Det er ikke torg og ikke gaterom. Den enkelte bygning er plassert for å gi best utnyttelse av hver enkelt

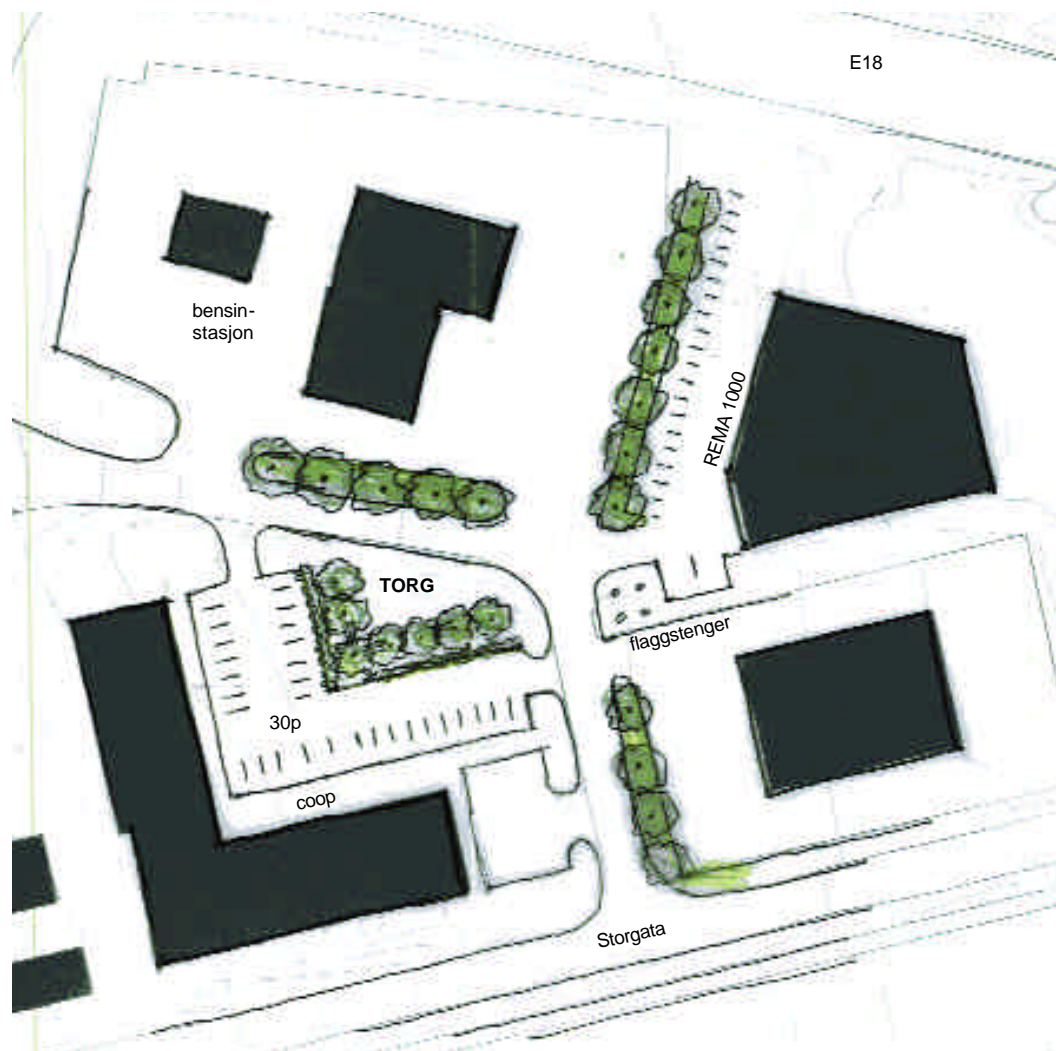
eiendom uten å se til helheten. Arealene mellom bygningene er for en stor del asfaltert. Den eneste vegetasjonen i området er noen små gressarealer.

Fortau mangler for de som ønsker å gå mellom butikkene. Det finnes ikke hyggelige steder der man kan sitte ned eller bli stående en stund for å snakke med bekjente. Butikkene har få utstillingsvinduer og henvender seg i liten grad til de som er beveger seg på utsiden.

Det er mye asfalt i forretnings- og boligområdet Trekanten.







Det er mulig å legge godt tilrette for trafikk og parkering samtidig som gode byrom skapes. Rekker av trær kan dele den åpne plassen i mindre rom. Vegetasjon kan danne et torg midt i Trekanten. Torget kan bli et sted der man kan sitte å spise en is. Torghandel beriker miljøet. Fortau kan etableres langs veien gjennom området og derfra til de forskjellige butikkene.



Det burde finnes et hyggeligere sted å sitte enn i skyggen av pumpeket ved bensinstasjonen.

## RASTEPLASS

Vegvesenet har planer om en ny rasteplass langs E18 i Marker kommune. Det er svært positivt at kommunen har fått rasteplassen flyttet til et sted inne i tettstedet. Rasteplass på nord for E18 ved Trekanten vil kanskje kunne skape et bedre kundeunderlag i Trekanten.

Rasteplassen vil være det som gir besøkende et første inntrykk av Ørje som sted. Sett i lys av dette er Tangen et bedre sted for en rasteplass. Båtbryggen, sluseområdet og utsikt over hele Rødnessjøen er en mye triveligere måte å

bli kjent med Ørje enn et nytt forretningsområde med store parkeringsarealer. For de som vil strekke litt på beina, er det en fin liten spasertur fra Tangen til Museet på Ørje Brug og fossen. Rasteplass på Tangen vil kunne styrke hele sluseområdet.

Et veikryss med en bensinstasjon er det første av Ørje sentrum reisende fra grensen ser. Rasteplass ved Tangen, nær slusene og museet på Ørje Brug gir et helt annet første inntrykk.





Det er tvilsomt om en rasteplass vil kunne skape mer liv i Storgata uansett hvor den plasseres. Ved første besøk er det lite sannsynlig at de som stopper går lenger en dit de kan se. Men med et godt første inntrykk i minnet kanskje de stopper litt lenger neste gang.

Ikke la idéen om rasteplass ved Tangen stoppe ved at det finnes restriksjoner for bruk av Tangen. Bestemmelser og avtaler kan reforhandles.

Tangen har bra adkomst fra E18. Ved å tillate avkjørsel direkte til Tangen fra reisende fra grensen blir det enda enklere å stoppe ved Tangen.

Den nye broen danner en port til Tangen.



Slusene er et spennende miljø.



## RASKT OG ENKELT

Noen enkle tiltak for å gi Storgata-området et lite ansiktsløft også gi en positiv bieffekt - følelsen av at "det skjer noe". En aksjon for å fjerne gamle fasadeskilter som ikke lenger er i bruk vil kunne minske preget av forfall.

Tomme butikkslokaler er lite hyggelig å se på når man går langs Storgata. Vinduer dekket til med papp er ikke bedre. Da er til og med gardiner bedre. Utstilling med barnehagebarnas tegninger og informasjonstavler for lokale foreninger er positivt for gatebildet. Gardeierne kan bidra til å gjøre Storgata til et attraktivt sted.



Tomme utstillingsvinduer gir et trist inntrykk.



Utstilling med barnehagebarnas tegninger er positivt for gatebildet.

For den som ikke er lokalkjent er det ikke enkelt å oppdage Storgata. Skilter inn mot sentrum kan informere om at det finnes et gammelt sentrum. Skilt ved rundkjøringen og ved begge kryssene med E18 er tilstrekkelig. Mange småskilt til hvert enkelt sted bør unngås.

Informasjonstavlen om Ørje sentrum for de som kommer fra grensen bør oppdateres. Å skrive om de tre tyngdepunktene Trekanten, Storgata og Ørje Brug for seg er en måte å informere at det finnes mer enn det man kan se fra Trekanten.

## IDÉBANK

Arbeidet med Ørje sentrum har begynt. Stedsanalysen er et første skritt. Dens viktigste bidrag er en felles forståelse av stedets kvaliteter.

Stedsanalysen er ikke en kommunal plan. Siste halvdel av analysen består av forslag til tiltak. Disse tiltakene er ment som idéforslag og innspill til videre diskusjon. Her kommer en sammenfatning av idéene.

### MER LIV I STORGATA s. 22-31

ØKE ANTALLET MENNESKER SOM FERDES I OMRÅDET

STYRKE POSITIVE KVALITETER  
Sjarmerende variasjon i bebyggelse, gode gaterom mm

STILFULL RESTAURERING  
Hjelp med rådgivning

BYGGING AV BOLIGER I SENTRUM

HELLER TILLATE BOLIGER I 1 ETG  
ENN TOMME LOKALER

FORTETTING I BYROM SOM  
MANGLER STRUKTUR

OPPDATERE REGULERINGSPLANER  
I SENTRUM

DIFFERENSIERE KRAV TIL PARKE-  
RINGSDEKNING  
hensyn til verneverdig bygningsmiljø  
mindre parkering ved små leiligheter enn ene-  
boliger

BEDRE MERKING AV PARKERINGS-  
PLASSER

SKILTING KORTTIDSPARKERING  
LANGS STORGATA

LEKEPLASS PÅ DEL AV KIRKE-  
PARKERINGEN

RÅDHUSPARKERINGEN BLIR  
HYGGELIGERE MED TRÆR

STRAMME OPP GATEROMMET I  
TORGGATA

**UTENFOR STORGATA-OMRÅDET s. 32-37**

**BYGGE ET TETTSTED – IKKE ET SPREDTSTED**

Begrense etablering av nye forretningslokaler  
Styre boligbygging til sentrum

**GANGFORBINDELSE OVER DAMMEN  
FRA STORGATA TIL ØRJE BRUG**

**BEDRE SKILTING TIL SENTRUM FRA  
E18 OG RV21**

**GANGFORBINDELSE TIL TREKAN-  
TEN FRA STORGATA**

**BEDRE BYROM OG BEDRE FORHOLD  
FOR FOTGJENGERE I TREKANTEN**

**RASTEPLASS PÅ TANGEN**

**RASKT OG ENKELT s. 38-39**

**NOE HYGGELIG Å SE PÅ I UTSTIL-  
LINGSVINDUENE I STORGATA**

**OPPDATERE INFORMASJONSTAVLEN  
OM ØRJE VED E18**

