

# Stedsanalyse for Kjeller flyplassområde



# Innledning

**Kjeller flyplassområde: hvordan er det i dag og hva skal det bli i framtiden?**

**9. oktober 2024** besluttet kommunestyret i Lillestrøm kommune å sette i gang planarbeid for utvikling av Kjeller flyplassområde med boliger, næring og andre funksjoner. Før planprosessen settes i gang formelt, har Lillestrøm kommune utarbeidet en stedsanalyse for Kjeller flyplassområde.

**Hensikten med stedsanalysen** er å finne fram til kvaliteter, utfordringer og potensiale for flyplassområdet. Analysen blir et grunnlagsdokument for videre planarbeid gjennom å belyse viktige utfordringer og muligheter av betydning for stedets framtidige utvikling.

Stedsanalysen skal dessuten bidra til å ta stilling til **varslingsområdets utstrekning** - altså området som skal utredes nærmere når planprosessen settes i gang.

Analysen bygger på geografiske data fra Lillestrøm kommune og andre offentlige institusjoner, befaringer og dialog med fagpersoner og aktører i området. Innbyggerundersøkelsen gjort blant befolkningen på Kjeller, Volla, Vigernes og Lillestrøm sentrum våren 2025 er også benyttet.



Kjeller flyplass fra vest. Foto: Lillestrøm



Kjeller flyplass i 1916. Kjeller gård i bakgrunnen til høyre i bildet. Foto: Kjeller flyhistoriske kulturpark

Dokumentet har 10 kapitler:

## 1. Bakgrunn og kontekst

Forankring, beskrivelse av analyse- og influensområdet, fotografier fra analyseområdet og kontekst.

## 2. Nøkkeltall

Demografiske trekk ved befolkningen i området, befolkningsprognoser, kommunale tjenester og næringslivet.

## 3. Arealbruk

Gjeldende planer, dagens bruk av arealene og informasjon om møteplasser i området.

## 4. Natur og landskapsrom

Landskapsbeskrivelse og topografi, viktige siktlinjer, areal typer og viktige naturtyper.

## 5. Naturfare, forurensing og teknisk infrastruktur

Grunnforhold og grunnvann, flom, overvann, forurensing i grunnen og teknisk infrastruktur.

## 6. Historisk utvikling og kulturmiljø

Områdets historiske utvikling, kulturmiljøverdier og pågående fredningsprosess.

## 7. Bebyggelse, byromsstruktur og oppholdskvaliteter

Omfatter også sol- og skyggeforhold, støyforhold og blågrønne strukturer.

## 8. Ferdselsårer og mobilitet

Veisystemer, parkering, sykkel- og gangruter, trafikkbelastning, kollektivtrafikk og flyaktivitet.

## 9. Sosiokulturell analyse

Informasjon om ulike aktørers bruk av stedet, stedsbilder og stedsinteresser.

## 10. Samlet stedsanalyse

Oppsummering av de viktigste funnene, kartlegging av barrierer, sammenhenger, utfordringer og muligheter.

# 1.1 Analyseområdet

Kapitlet beskriver hvilke arealer som inngår i utviklingsområdet, analyseområdet og influensområdet.

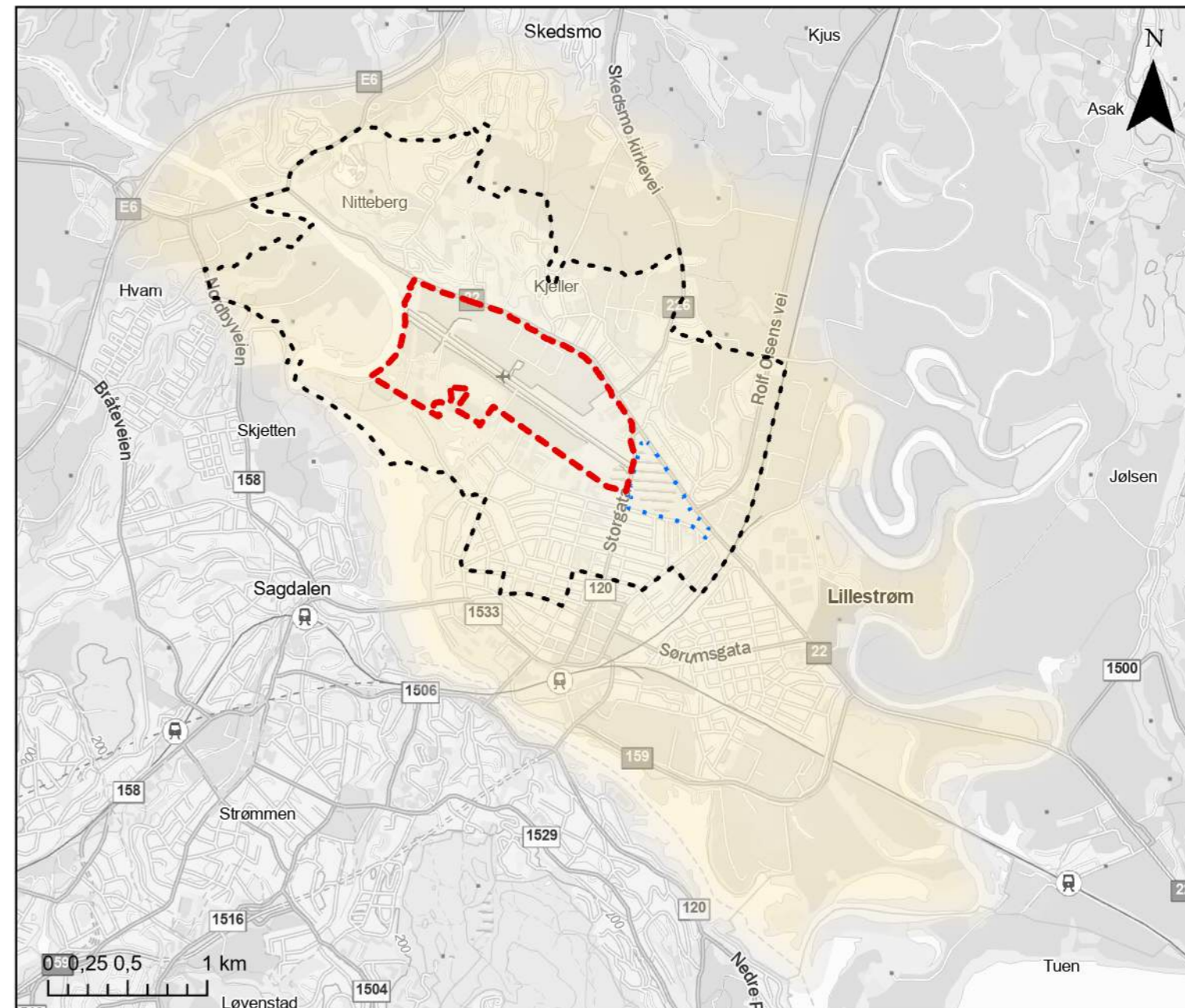
Utgangspunktet for stedsanalysen er flyplassen (**utviklingsområdet**) som eies av Forsvarsbygg og Aspelin Ramm.

**Analyseområdet** omfatter både flyplassen og et større område rundt som utgjør nærområdet til flyplassen. Grensene er satt med utgangspunkt i grunnkretsene. Flyplassområdet er i dag ubebodd og i stor grad ubebygget. Analysen omfatter derfor tilgrensende bebygde områder med boliger og næring for å kunne belyse enkelte temaer.

Det er definert et **influensområde** som vist på kartet til høyre. Dette omfatter områder som vil kunne påvirkes av og som selv vil kunne påvirke

utviklingen på flyplassen. Influensområdet er blant annet satt med utgangspunkt i skolekretser, viktige kollektivknutepunkter og naturlige eller bygde barrierer som Nittelva og E6.

Lillestrøm er et regionalt senter og er utpekt som et prioritert vekstområde i **Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus**. Kjeller er ett av områdene hvor det med utgangspunkt i eksisterende kompetansemiljøer skal legges til rette for arbeidsplassintensive virksomheter.



Utviklingsområdet inngår i den større utviklingseiendommen, som også omfatter myrområdet Måsan. Måsan er ikke omfattet av det definerte utviklingsområdet i stedsanalysen, men skal bevares og inngå i planområdet som foreslås i planprogrammet i tråd med kommunestyret vedtak i sak 154/24

- Analyseområdet
- Utviklingsområdet
- ... Måsan
- Influensområdet

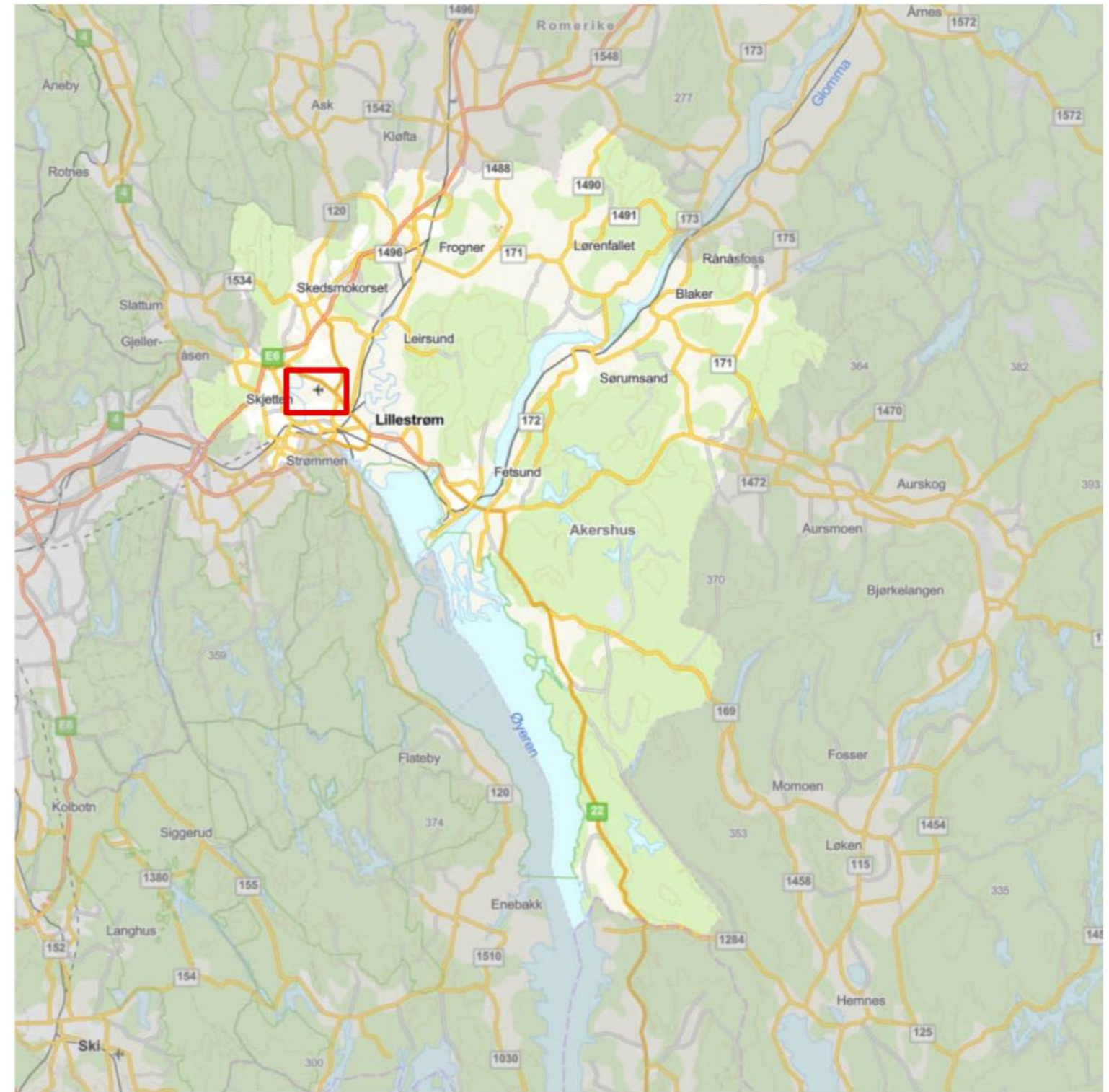
# 1.2 Kontekst

Kjeller flyplass (utviklingsområdet) avgrensnes av Nittelva i vest, Sogna og bebyggelsen i Vestbygata i sør, Fetveien i nord og Storgata med Måsan i øst.

Flyplassen ligger omtrent 1,1 km nord for Lillestrøm sentrum. Det tar åtte minutter med buss fra Brauterkrysset til Lillestrøm stasjon (Ruter.no), som igjen ligger rundt ti minutter unna både Oslo og Gardermoen med tog. Busstrasé, gang og sykkelsti finnes langs

Storgata og videre langs Fetveien.

Bebyggelsen i utviklingsområdet ligger i hovedsak langs Fetveien i nord. Her ligger også parkeringsarealer og påkobling til hovedvei.



Analyseområdet ligger innenfor det røde rektangelet. Kilde: Origo

# 1.3 Bilder



1. Sogna



2. Måsan og Sophie Radich skole sett fra Floraveien



3. Badeveien på Nebbursvollen



4. Blokkbebyggelse i Vestbygata ved Måsan



5. Bolighus langs Storgata nedenfor Måsan



6. Rekkehus på nordre Volla



7. Boliger øst for Kjeller gård med IFE i bakgrunnen

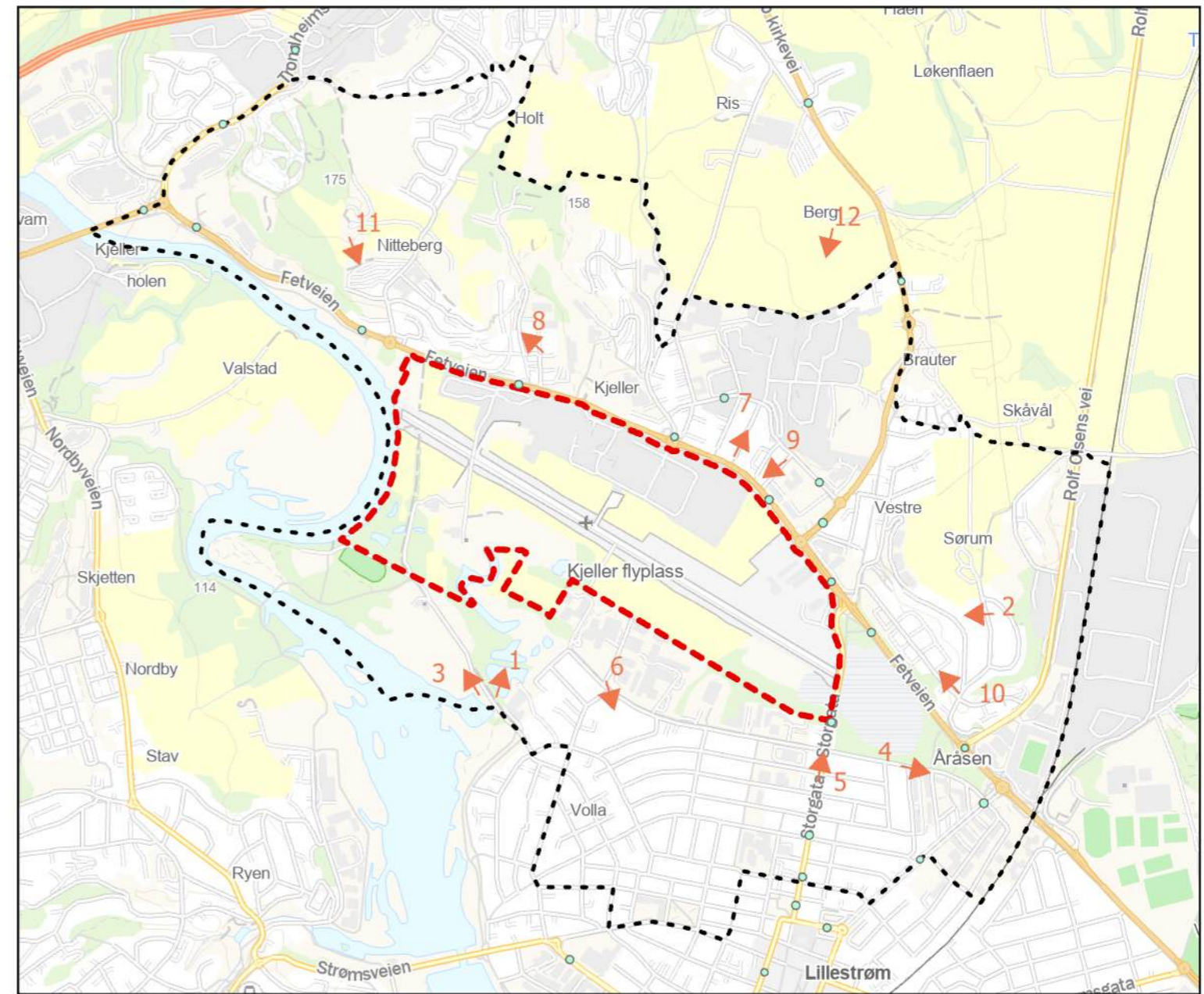


8. Flyvebyen med nyere bebyggelse i bakgrunnen



9. Boligområdet øst for Kjeller gård

# 1.3 Bilder



Bildene på forrige og denne siden har følgende plassering:

- 1. Sogna
- 2. Måsan
- 3. Nebbursvollen
- 4. Blokkbebyggelse i Vestbygata ved Måsan
- 5. Boliger langs Storgata
- 6. Boligbebyggelse på Volla
- 7. Boligbebyggelse øst for Kjeller gård med IFE i bakgrunnen
- 8. Boligbebyggelse i Flyvebyen
- 9. Boligområdet øst for Kjeller gård
- 10. Boligbebyggelse Kjeller Nord
- 11. Utsikt fra Vestre Nitteberg
- 12. Forskningsparken sett fra Berg

# 2.1 Hvor bor folk

Det bor totalt 10 649 mennesker innenfor analyseområdet. Det bor ingen innenfor utviklingsområdet. Befolkningstettheten på Kjeller er lavere enn i Lillestrøm sentrum.

Kartet til høyre viser befolkningstetthet og fordelingen av innbyggere, både innenfor og utenfor analyseområdet.

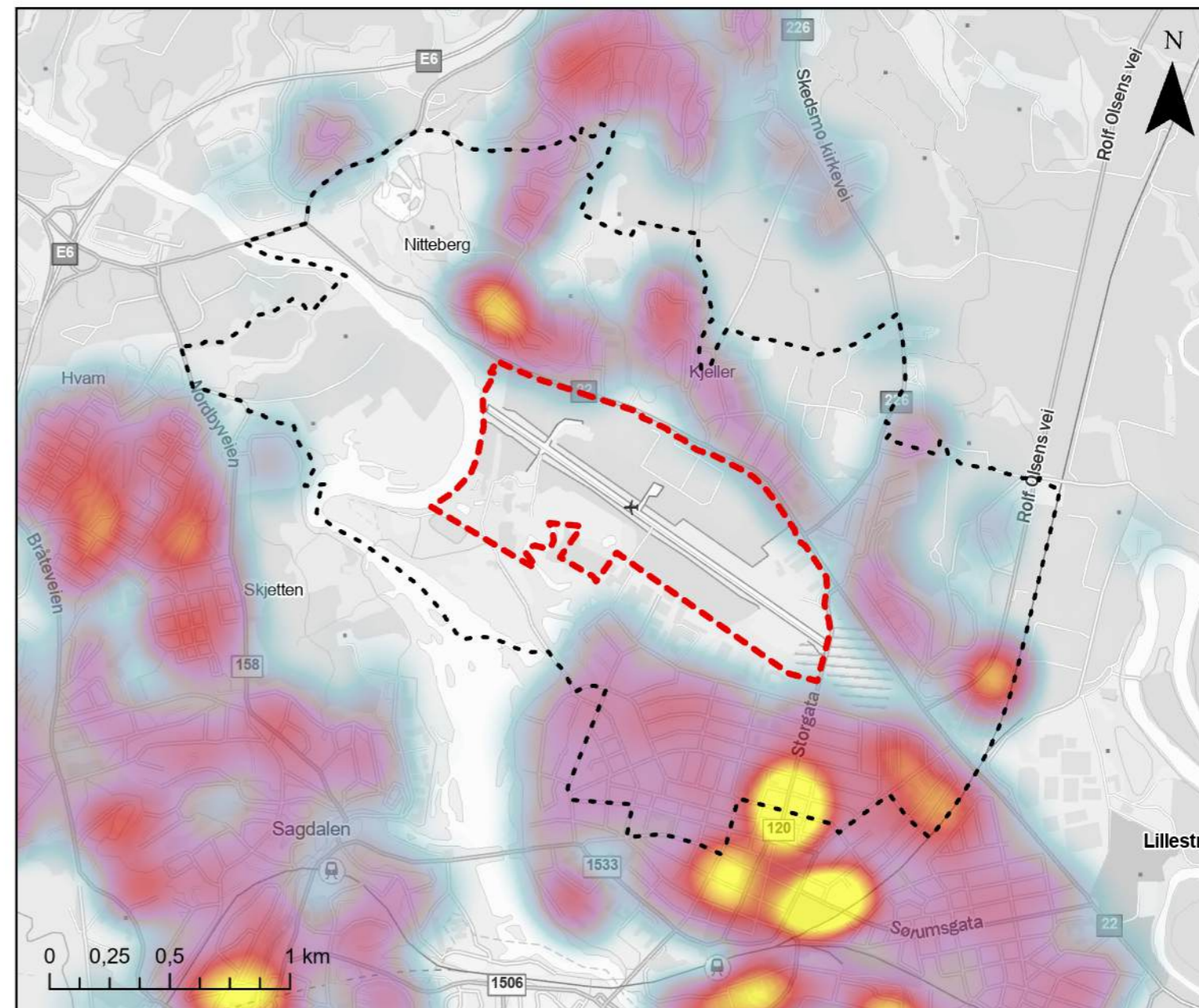
Befolkningstettheten påvirkes av boligtetthet og husholdningsstørrelse, og er som regel høyest der det finnes leilighetsbygg og flermannsboliger. I Lillestrøm sentrum er det flere leiligheter og naturlignok høy tetthet som vist på kartet.

På Kjeller er det også områder med høy befolkningstetthet, blant annet ved de nyere boligfeltene på Nitteberg, Haugenstua/Holtløkka, nord for Kjeller barneskole og på Åråsen. I de

småhusdominerte områdene på Kjeller er tettheten lavere.

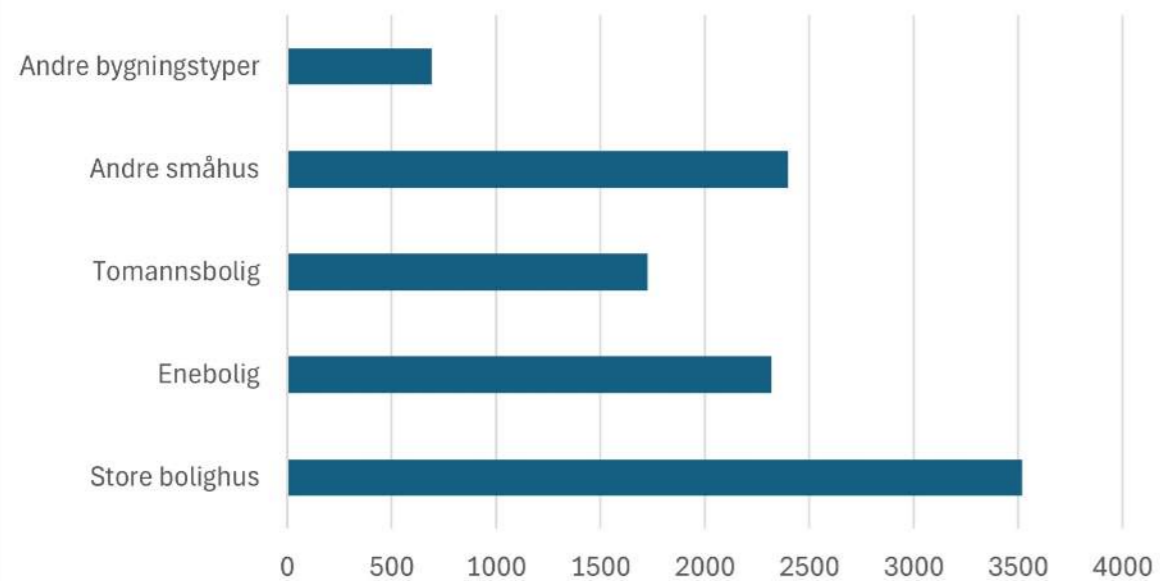
I Lillestrøm sentrum er det noe lavere tetthet på Volla (lengst vest) og på Vigernes i øst, grunnet hagebyene som preges av småhusbebyggelse.

Kapittel 3.3 *Arealinformasjon* sier mer om bygningsmassen i området og hvordan den brukes.



- Analyseområdet
- Utviklingsområdet
- Lav befolkningstetthet
- Høy befolkningstetthet

Befolkning fordelt på boligkategori



# 2.2 Aldersfordelingen

Analyseområdet har en variert og mangfoldig alderssammensetning, og det forventes sterk vekst mot 2040.

Den største aldersgruppen innenfor analyseområdet er de mellom 31 og 40 år. På Kjeller bor det flest barnefamilier, mens det i Lillestrøm sentrum er en overvekt av de i etableringsfasen. Her bor også flest eldre/seniorer.

Alderssammensetningen er illustrert i stolpediagrammet og visualisert i kartet til høyre. Sammenlignet med resten av kommunen har Kjeller generelt en høyere økning av andelen barn.

**Tall og fakta 2025** viser at Lillestrøm kommune er en kommune i sterk vekst. Selv om det i de eldste aldersgruppene forventes størst vekst, vil Lillestrøm likevel ha en yngre aldersprofil enn resten av landet.

Forventet folketall i 2044 er 124 869 innbyggere, en økning på 30 prosent fra 2025-nivå.

Ved inngangen til 2024 var det bosatt 22 710 innvandrere i Lillestrøm kommune, de fleste fra

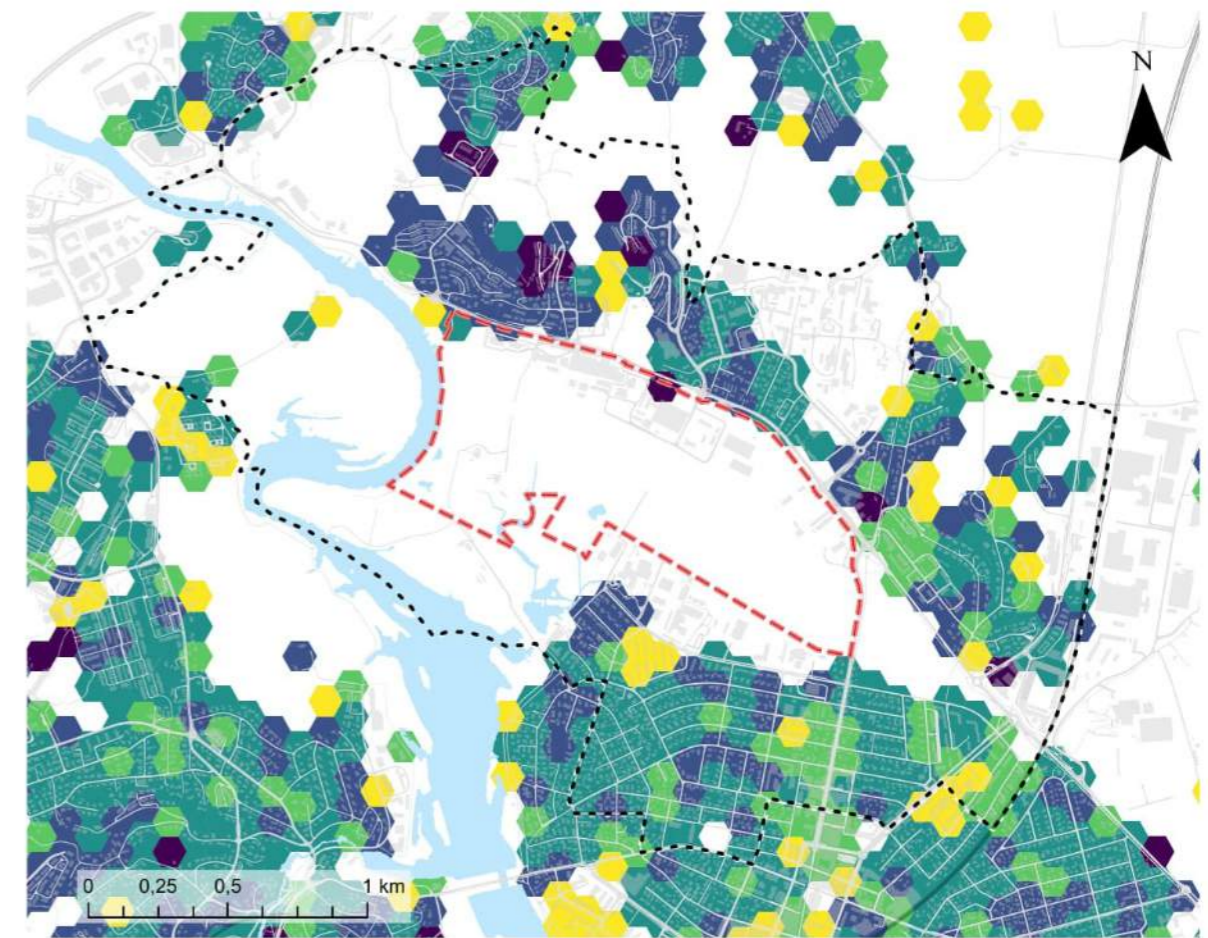
Polen. Aldersfordelingen i denne gruppen bidrar til balansen mellom befolkning i yrkesaktiv alder og eldre.

Av **Opinions innbyggerundersøkelse (2025)** framgår det at blant respondentene innenfor områdene Kjeller, Volla, Vigernes og Lillestrøm sentrum er det bare syv prosent som har flytteplaner, de fleste innenfor aldersgruppen som er i etableringsfasen. For disse er Oslo, Lørenskog og Rælingen de mest attraktive kommunene å flytte til.

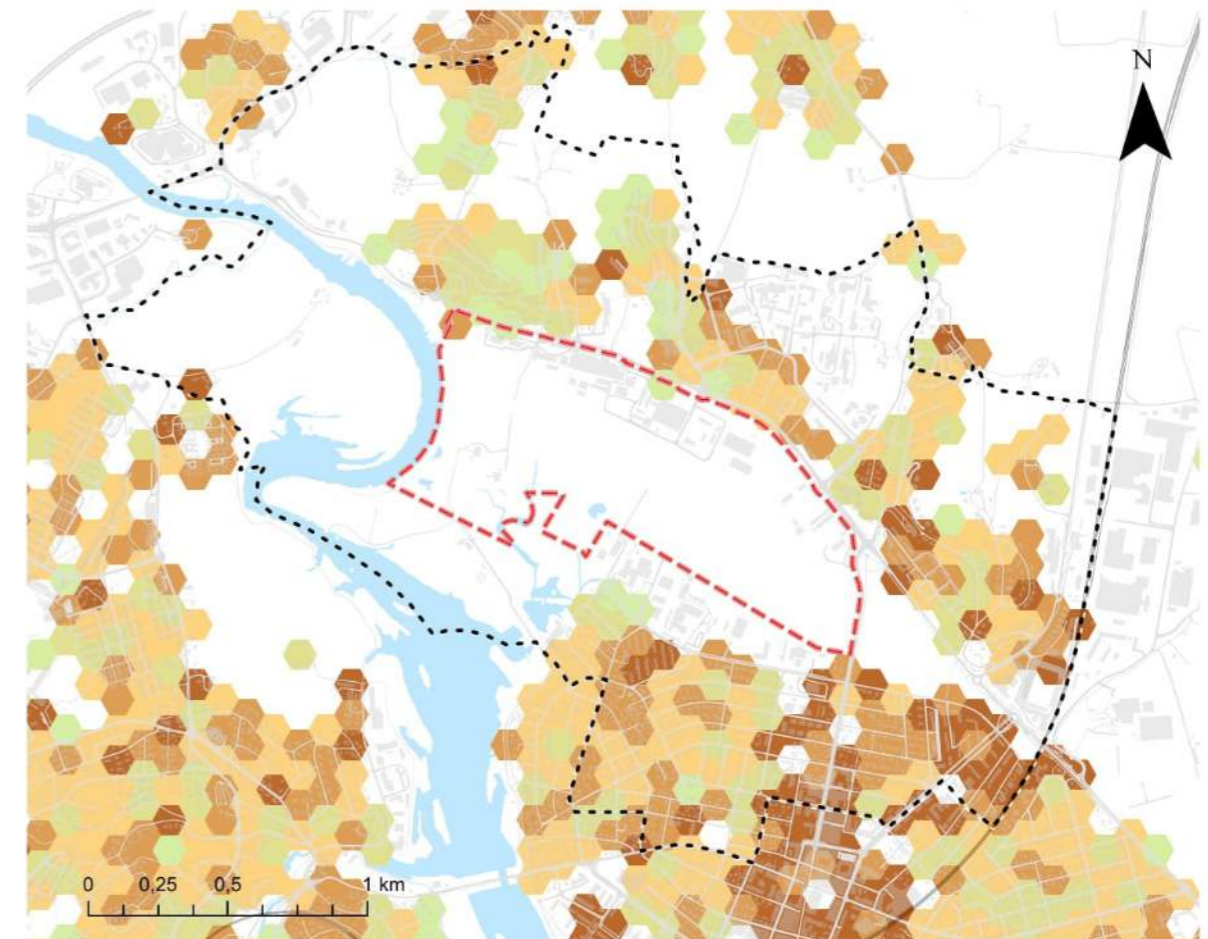
Tre fjerdedeler av informantene vurderer å bli boende eller flytte innad i Lillestrøm kommune. Sentrum det mest attraktive alternativet å flytte til, mens Kjeller følger som nummer to.

**Lillestrøm kommunes langsiktige arealstrategi (2021)** oppgir at 70 % av bolig- og arbeidsplassveksten i kommunen skal styres til det prioriterte byvekstområdet Strømmen, Lillestrøm by og Kjeller.

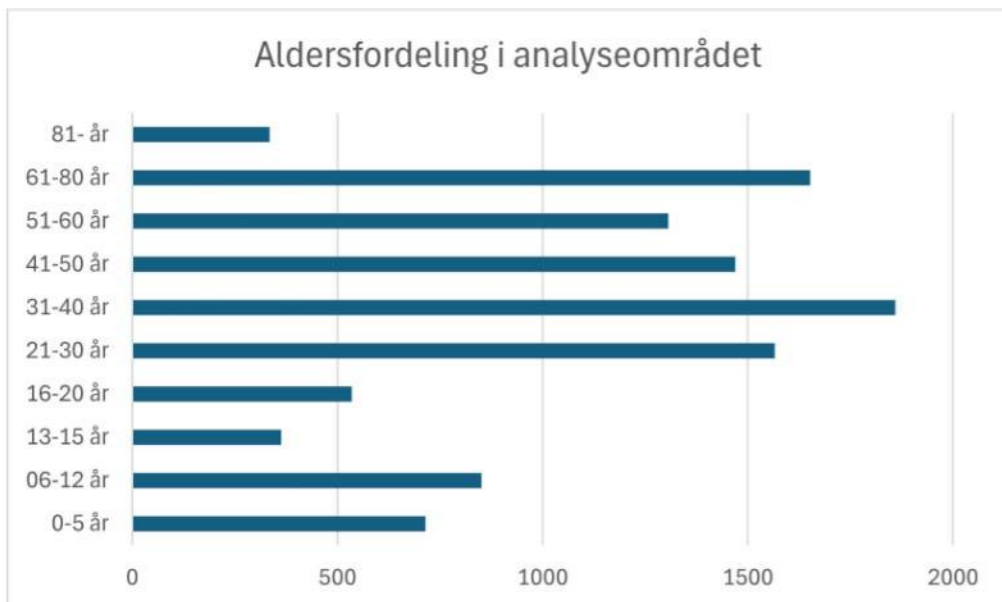
Gjennomsnittlig alder



Andel under 18 år



Aldersfordeling i analyseområdet



## 2.3 Kommunale tjenester

Behov for utbygging av det offentlige tjenestetilbudet innen skole og barnehage, og for kapasitetsutvidelser og omstillinger innen helse og mestring.

### Skole og barnehage

Innenfor analyseområdet ligger det både private og kommunale/fylkeskommunale skoler i tillegg til kommunale og private barnehager.

De kommunale behovsplanene for skole (2022) og barnehage (2023) anslår at en utbygging på Kjeller flyplass med all sannsynlighet vil øke behovet både for skole- og barnehageplasser. Også Lillestrøm og Skedsmo videregående skoler vil ha svært begrenset areal tilgjengelig for framtidig utbygging.

Temaplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2025-2028 (2024) fremhever behovet for flere flerbrukshaller. Innenfor analyseområdet finnes en flerbrukshall, Vollahallen, mens Skedsmohallen ved Lillestrøm Idrettspark inngår i det større influensområdet. Temaplanen anslår akse Vestbygata i sør som beste lokasjon for idrettsanlegg på Kjeller flyplass ved utbygging av området.

### Helse og mestring

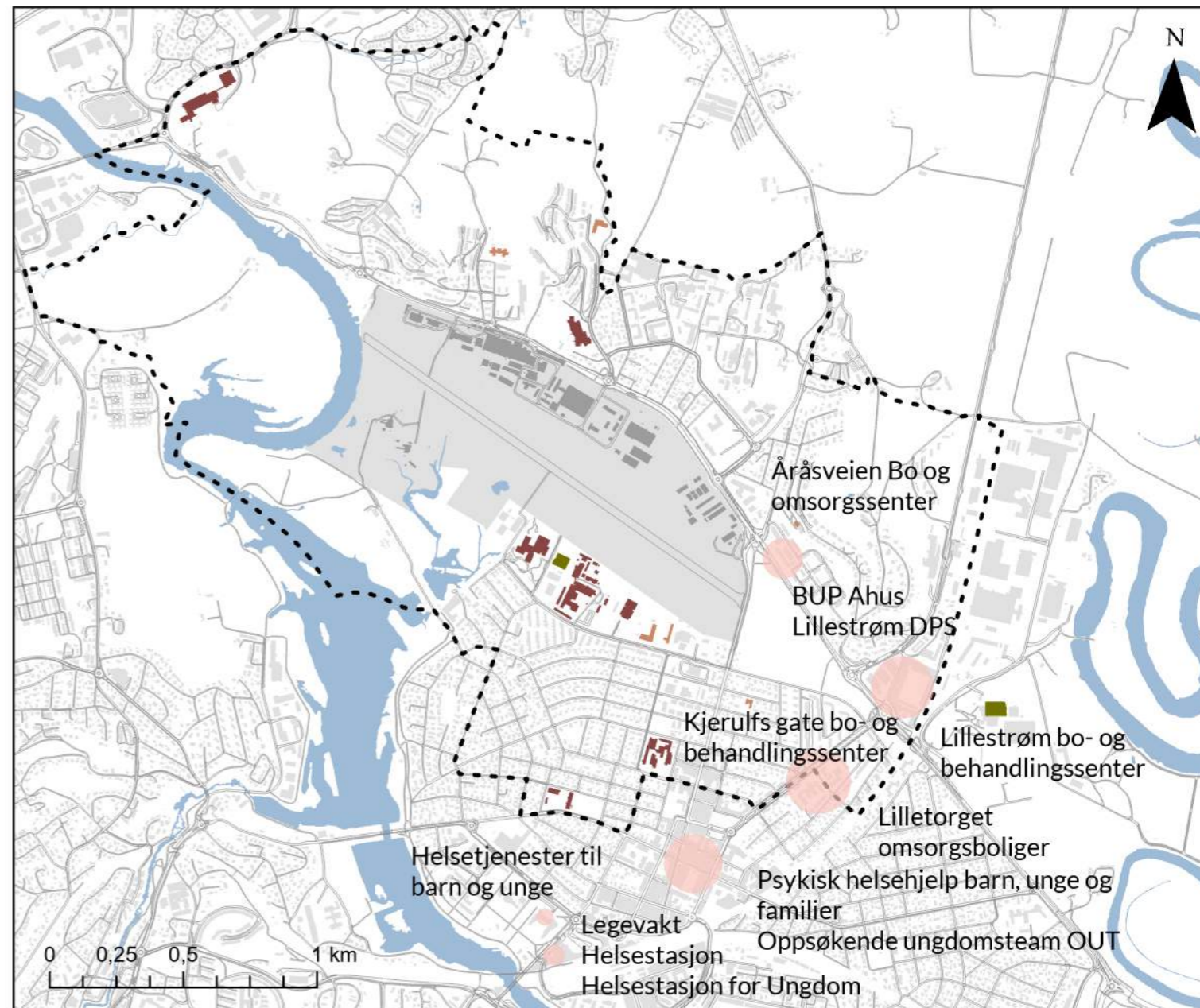
Det finnes flere kommunale omsorgsboliger og bo- og behandlingssentre i eller ved analyseområdet. I tillegg finnes det flere behandlingssteder og andre tilbud tilknyttet Ahus på Åråsen.

Den enkelte skole har egne skolehelsetjenester. Andre helsetilbud til barn, unge og familier som psykisk helsehjelp og helsestasjon ligger i Lillestrøm sentrum (influensområdet).

Dagens legevaktlokaler ligger også i sentrum og dermed under grensen for en tusenårsflom.

I Behovsplan for helse og mestringstjenester (2023) anslås det et behov for 160 omsorgsboliger for eldre og 242 institusjonsplasser, og mellom 168 og 194 årsverk i hjemmesykepleien fram mot 2040. Behovsplanen sier at veksten i helsepersonell ikke vil være proporsjonal til behovene i en sterkt aldrende befolkning. Dette er en av de største utfordringene kommunen står foran.

Kapasitetsutvidelser alene vil ikke sikre nødvendig bærekraft. Ressursbruken må bli mer effektiv, og tjenestene må også omstilles gjennom bruk, målrettet satsing på kulturtilbud, boligområder, lokale møteplasser, tilgang på turveier og en mangfoldig frivillighet. Disse tiltakene kan bidra til innbyggernes livskvalitet og til å minske trykket på helsetjenestene.



- Idrettshaller
- Skoler
- Barnehager
- Helsetjenester
- Utviklingsområdet
- Analyseområdet

# 2.4 Næringsliv

Betydelig verdiskaping i fremtidsrettede bransjer, med stor andel dagpendlere.

Den største konsentrasjonen av sysselsatte i analyseområdet finnes på området nord for flyplassen og på flyplassen. De fleste faller inn under kategoriene teknisk/vitenskapelig tjenesteyting, verkstedindustri (forsvarsindustri) og statlig virksomhet, herunder forsvarssektoren.

Utdanningsnivået blant arbeidstakerne på Kjeller er høy, med en betydelig verdiskaping per årsverk. Blant enkelte virksomheter er en forholdsvis stor andel av arbeidstakerne dagpendlere.

Både OsloMET, Universitetet i Oslo ved Institutt for teknologisystemer og Fagskolen Viken har i dag studiesteder i analyseområdet. Av Lillestrøms rundt 4200 studenter har rundt 85% sitt studiested på Kjeller.

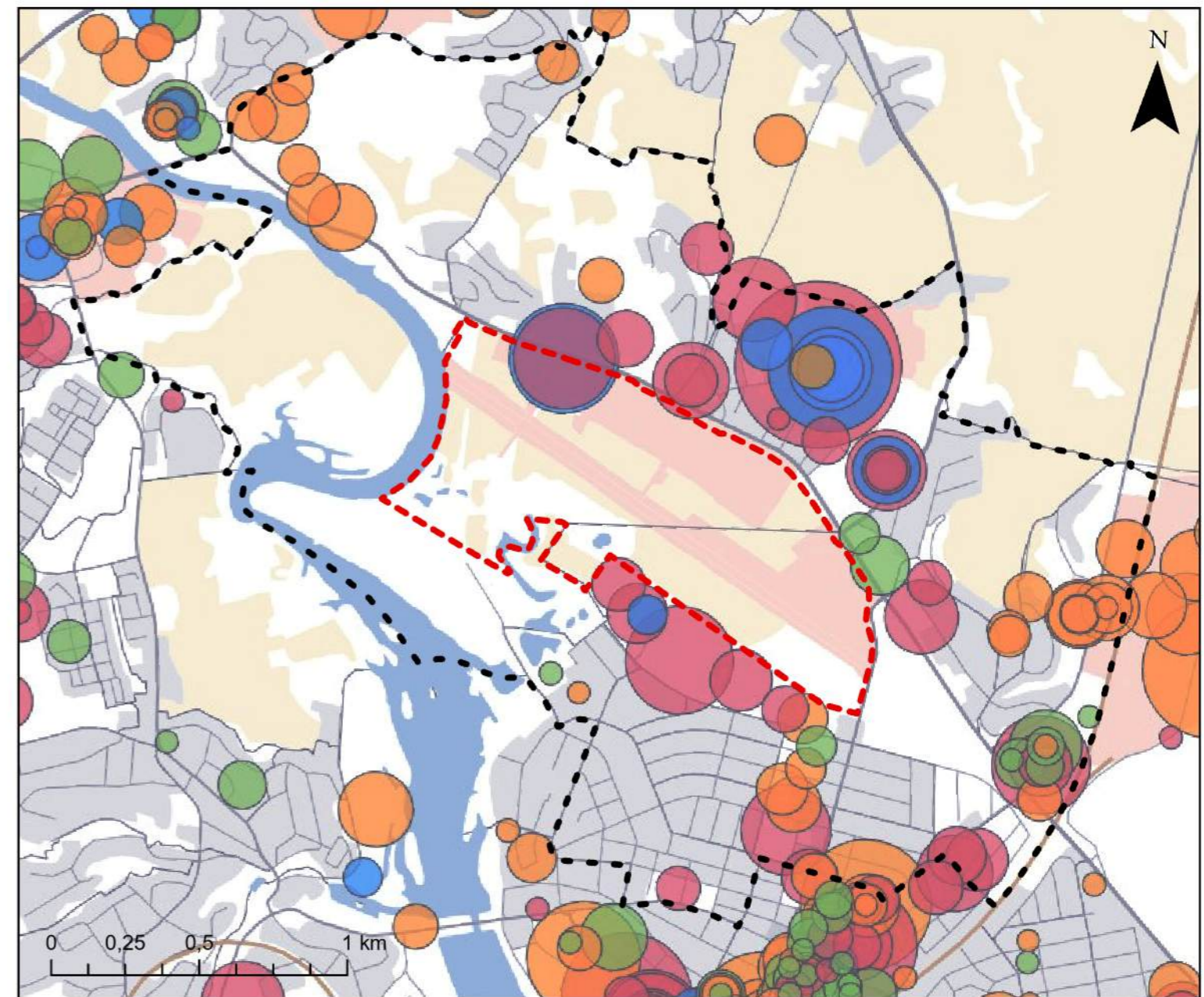
Kommunedelplanen må legge til rette for næring og virksomhet basert på eksisterende og kompetanse- og forskningsmiljøer på Kjeller. Dette er i tråd med **regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (2015)** der bybåndet Lørenskog-Ahus-Lillestrøm-Kjeller er innsatsområde for by- og næringsutvikling.

Det er planer for et fremtidig **innovasjonsdistrikt** med utgangspunkt i fagmiljøene fornybar energi, klima, miljø og helse, som er et sentralt utgangspunkt også i Lillestrøm kommunes **strategi for bærekraftig næringsutvikling (2022-2030)**. Det er en sentral satsing i strategien å legge til rette for flere høyproduktive og kunnskapsbaserte arbeidsplasser som Kjellermiljøet.

Et innovasjonsdistrikt er et område i en by der forskning og utvikling, utdanning, næringsliv, innovasjon, attraktive bosteder og kulturtilbud og fritidsaktiviteter er tett forbundet (Næringsstrategien)

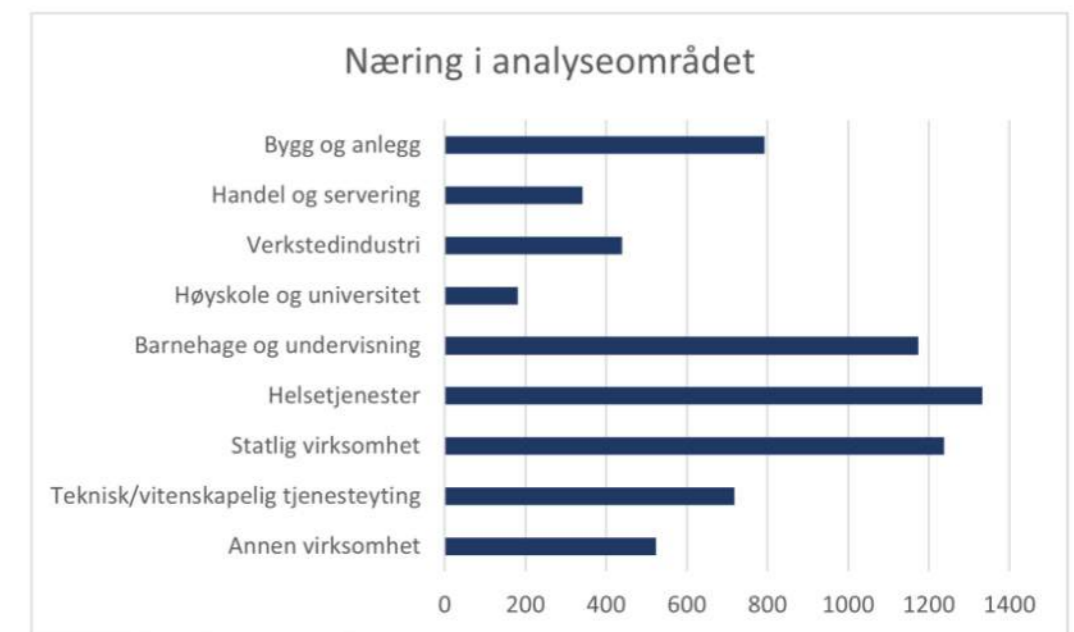
Sysselsatte	Virksomhet
828	Forsvarets forskningsinstitutt avd. Kjeller
441	Institutt for energiteknikk avd. Kjeller
331	Kongsberg Aviation Maintenance Services AS avd. Kjeller
278	Luftkapasiteter
261	Ahus Kjeller poliklinikk DPS
182	OsloMET - Storbyuniversitetet studiested Kjeller
176	Stiftelsen NILU avd. Kjeller
130	Lillestrøm sportsklubb
111	Romerike Mediadistribusjon AS
110	TT-teknikk avd. Kjeller

Tabellen viser de største private og statlige arbeidsgiverne i analyseområdet (tall fra Regional analyse per 02.01.2026). Regional analyse oppgir ikke en fullstendig oversikt over ansatte i Forsvarssektoren.



Kilde: Regional analyse

- Analyseområdet
- - - Utviklingsområdet



# 3.1 Kommuneplan

Kommuneplanens arealdel har bestemmelser som skal følges opp i arbeidet med kommunedelplan.

Kommuneplanens arealdel ble vedtatt i 2023. I kommuneplanens arealdel er Kjeller flyplassområde avsatt til militært område, og det framgår av planen at det skal utarbeides en egen kommunedelplan for området.

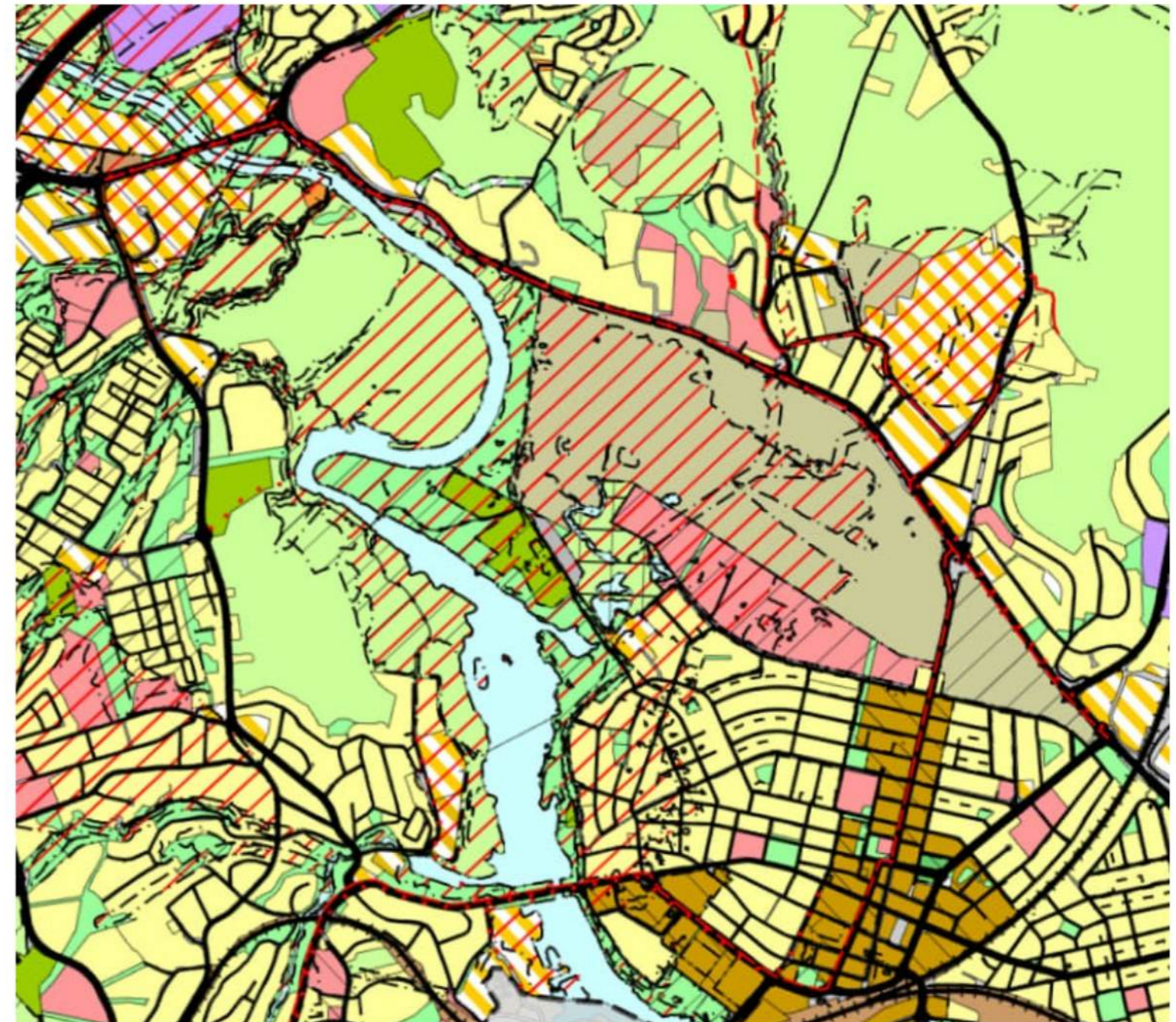
Arealdelen omhandler flere temaer som er relevante for kommunedelplanen, men bestemmelsene knyttet til Kjeller flyplassområde er særlig relevante. Det stilles krav om at det skal utarbeides en felles kommunedelplan for flyplassen og Måsan, og kommunen skal ved oppstart av planarbeidet vurdere hvilke tilgrensende områder som skal inngå i planområdet.

Kommunedelplanen skal vise trasé for riksvei 22 mellom Holtveien og Alexander Kiellands gate, inkludert kollektivtrase og løsninger for gående og syklende. Det skal også utarbeides en overordnet plan for veinettet og løsninger for åpen overvannshåndtering, samt at det stilles krav om å legge til rette for turveiakser og grønnstruktur. Det er krav om etablering av et sammenhengende grøntområde for park- og idrettsanlegg rundt overvannskanalen, som skal bidra til utviklingen av den grønne ringen rundt Lillestrøm by.

Kommuneplanens arealdel gir videre en rekke bestemmelser og føringer knyttet til temaer som tilgjengelighet, estetikk, klimaendringer, urbanflom, gjenbruk av matjord, veianlegg, grønnstruktur med videre.

Kommuneplanen revideres i perioden 2024-2026. Dette kan medføre endring av bestemmelser, men nåværende arealformål videreføres. Forhold som gjelder flyplassområdet, vil bli løst i det kommende arbeidet med kommunedelplan.

I kommunens langsiktige arealstrategi framgår det under satsingsområdet by- og tettstedsutvikling, at 70% av bolig- og arbeidsplassveksten skal styres til det prioriterte byvekstområdet Strømmen, Lillestrøm By og Kjeller.



## Tegnforklaring

### Arealformål. (pbl § 11-7)

Nåvær.	Framt.	Bebyggelse og anlegg
[Yellow]	[Yellow]	Boligbebyggelse
[Orange]	[Orange]	Sentrumsformål
[Light Blue]	[Light Blue]	Forretninger
[Pink]	[Pink]	Offentlig eller privat tjenesteyting
[Purple]	[Purple]	Fritids- og turistformål
[Brown]	[Brown]	Råstoffutvinning
[Light Green]	[Light Green]	Næringsbebyggelse
[Dark Green]	[Dark Green]	Idrettsanlegg
[Light Orange]	[Light Orange]	Andre typer nærmere angitt bebyggelse og anlegg
[Light Green]	[Light Green]	Uteoppholdsareal
[Pink]	[Pink]	Grav- og urnelund
[Yellow]	[Yellow]	Kombinert bebyggelse og anleggsformål
<b>Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur</b>		
[Grey]	[Grey]	Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur
[Light Grey]	[Light Grey]	Veg
[Brown]	[Brown]	Bane
[Light Blue]	[Light Blue]	Kollektivnett
[Dark Blue]	[Dark Blue]	Kollektivknutepunkt
[Dark Grey]	[Dark Grey]	Parkerings

Grønnstruktur	
[Light Green]	Grønnstruktur
[Light Green]	Naturområde
[Light Green]	Turdrag
[Light Green]	Friområde
[Light Green]	Park
[Light Green]	Kombinerte grønnstrukturformål
Forsvaret	
[Light Green]	Forsvar
[Light Green]	Ulike typer militære formål
Landbruks- natur og friluftformål samt reindrift	
[Light Green]	LNFR-areal for nødvendige tiltak for landbruk og reindrift og gårdstilknyttet næringsvirksomhet basert på gårdens ressursgrunnlag
[Light Green]	LNFR, spredt boligbebyggelse
Bruk og vern av vassdrag med tilhørende strandsone	
[Light Blue]	Bruk og vern av sjø og vassdrag med tilhørende strandsone
[Light Blue]	Småbåthavn
[Light Blue]	Drikkevann

### Hensynssoner (pbl. § 11-8)

[Red Diagonal]	Faresone
[Red Diagonal]	H310 - Ras- og skredfare
[Red Diagonal]	H320 - Flomfare
[Red Diagonal]	H350 - Brann-/eksplosjonsfare
[Red Diagonal]	H370 - Høyspenning
[Red Diagonal]	H390 - Annen fare
[Blue Diagonal]	Sikringszone
[Blue Diagonal]	H110 - Nedslagsfelt drikkevann
[Blue Diagonal]	H130 - Byggeforbud samferdselsobjekt
[Blue Diagonal]	H190 - Andre sikringssoner
[Green Diagonal]	Støysone
[Green Diagonal]	H220 - Gul sone T-1442
[Yellow Diagonal]	Angitt hensynssone
[Yellow Diagonal]	H530 - Friluftsliv
[Yellow Diagonal]	H540 - Grønnstruktur
[Yellow Diagonal]	H560 - Naturmiljø
[Yellow Diagonal]	H570 - Kulturmiljø
[White with Grid]	Båndleggingssone
[White with Grid]	H710 - Båndlegging, regulering pbl
[White with Grid]	H720 - Båndlegging naturvernloven
[White with Grid]	H730 - Båndlegging kulturminneloven
[White with Grid]	H735 - Båndlegging etter markaloven
[White with Grid]	H740 - Båndlegging annet lovverk
[Black with Grid]	Gjennomføringssone
[Black with Grid]	H810 - Krav om felles planlegging
[Purple with Grid]	Bestemmelseområde

# 3.2 Reguleringsplaner

Gjeldende reguleringsplaner, planprosesser og andre utredninger kan påvirke arbeidet med kommunedelplan.

Det finnes flere område- og detaljreguleringsplaner i området. Den eldste går tilbake til 1980-tallet, de fleste er fra 2000-tallet. Av gjeldende planer har områdeplan 0231\_506 Nitelva (2018) og områdeplan 0231\_495 Kjeller Nord (2015) særlig betydning for utviklingsområdet.

**Områdeplan for Nitelva** skal sikre bærekraftig urban utvikling samtidig som verdifull grøntstruktur langs elva ivaretas og tilrettelegging av utvidelser av rekreasjonsareal og turveinett i områdene langs elva.

**Områdeplanen Kjeller Nord** skal blant annet definere framtidig sammenveving med Lillestrøm sentrum strukturen av veg- og gatenett, og legge til rette for utvikling av forskningsparken og boligområdet til en mer sammenhengende struktur. Kjeller Nord legger føringer for planprosessene for FFI, NND, Instituttveien 18 og Kjeller ungdomsskole.

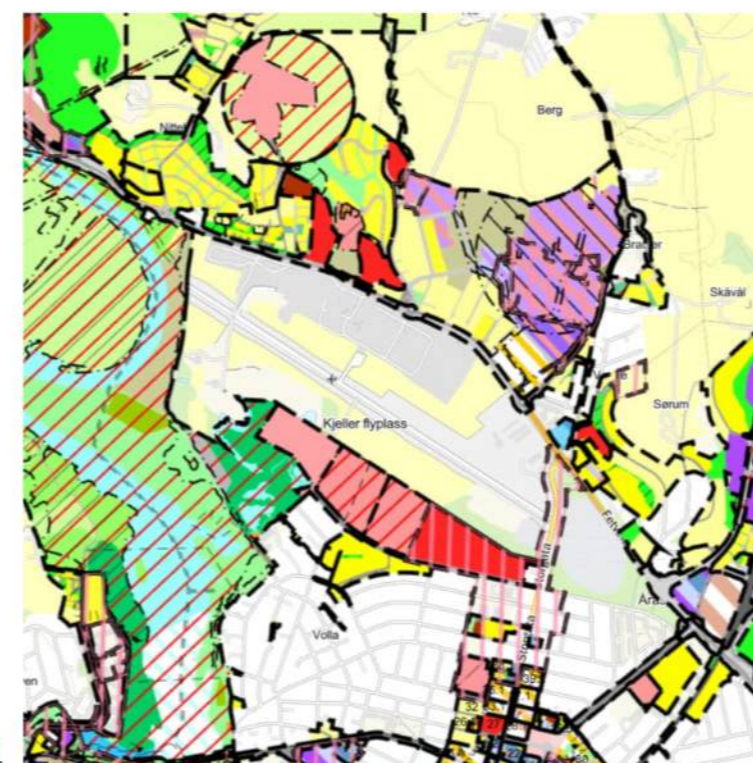
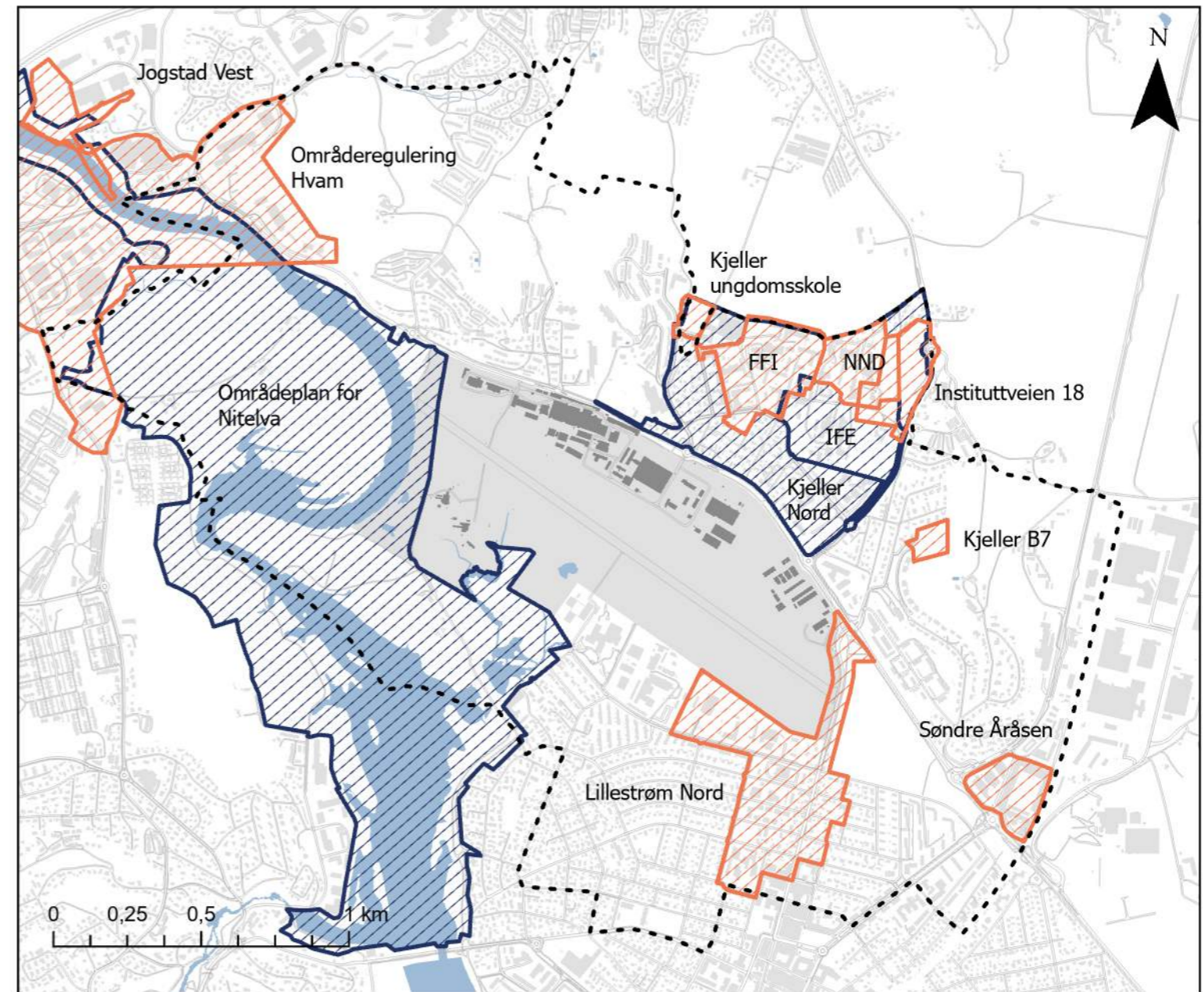
**Lillestrøm nord** er en pågående planprosess der deler av planområdet omfatter Storgata mellom utviklingseiendommen og Måsan. Planarbeidet skal etablere grunnlaget for utbygging av en ny bydel med boliger, skole- og barnehageutvidelser, og et tilpasset dagligvare- og tjenestetilbud. Kjellervolla skole og barnehagene inngår i planområdet.

Kommunedelplanen skal legge til rette for nødvendig sosial infrastruktur. Potensialet for utvidelse i de gjeldende reguleringsplanene for skolene rundt utviklingsområdet må undersøkes i det videre arbeidet.

Kommunedelplanen skal omfatte riksvei 22. En rekke vedtatte reguleringsplaner tangerer riksvei 22. Sammen med en forstudie for riksveien utført av Statens Vegvesen kan disse få betydning for planprosessen.

**Andre planprosesser** i Lillestrøm kommune som kan få betydning for arbeidet med plan for Kjeller flyplass er for eksempel ny Glommakryssing, hvor en eventuell påvirkning vil handle om økt trafikkbelastning. Planarbeidet for Lillestrøm knutepunkt skal bidra til god kapasitet og framkommelighet for kollektivtrafikk og gjøre skifter mellom ulike transportmidler enklere, og vil også kunne få betydning for utviklingen av Kjeller flyplass.

**Forsvarsdepartementet utreder** egne arealbehov for eventuell videreføring av administrative funksjoner i og rundt Kjeller, i samråd med kommunens planer for området. Departementet anser ikke at dette vil være til hinder for kommunens planprosess.



- Analyseområdet
- Utviklingsområdet
- ▨ Pågående planprosesser og planinitiativer
- ▨ Relevante gjeldende planer

Gjeldende reguleringsplaner i analyseområdet.  
Kilde: Origo

# 3.3 Arealinformasjon

Kapitlet gir en oversikt over funksjoner, bruksareal (BRA), bygningsmasse, boligtyper og eierforhold innenfor analyseområdet.

Det er gjort en gjennomgang av bygningsmassen og boligtypologiene i analyseområdet, for å få en oversikt over hvilke boligtyper som finnes i området i dag. Innenfor analyseområdet er det flest leiligheter i boligblokker, men også et betydelig innslag av eneboliger, tomannsboliger og rekkehus.

Samlet BRA bygningsmasse innenfor analyseområdet			
Bygningstype	BRA bolig (m <sup>2</sup> )	BRA annet (m <sup>2</sup> )	BRA total (m <sup>2</sup> )
Eneboliger	145 383	89	145 472
Tomannsboliger, rekkehus	164 894	0	164 894
Leiligheter (boligblokk)	243 911	2901	246 812
Industri og lager	105	90 038	90 143
Forretningsbygg (forretning/kontor/næringsbygg etc)	25 213	106 606	131 819
Barnehage, barneskole	0	83 990	83 990
Helse og omsorg	7704	18 689	26 393
Idrettsbygning	0	6950	6950
Utdanning og forskning	0	56 552	56 552
Teknisk og annet	221	54 903	55 124

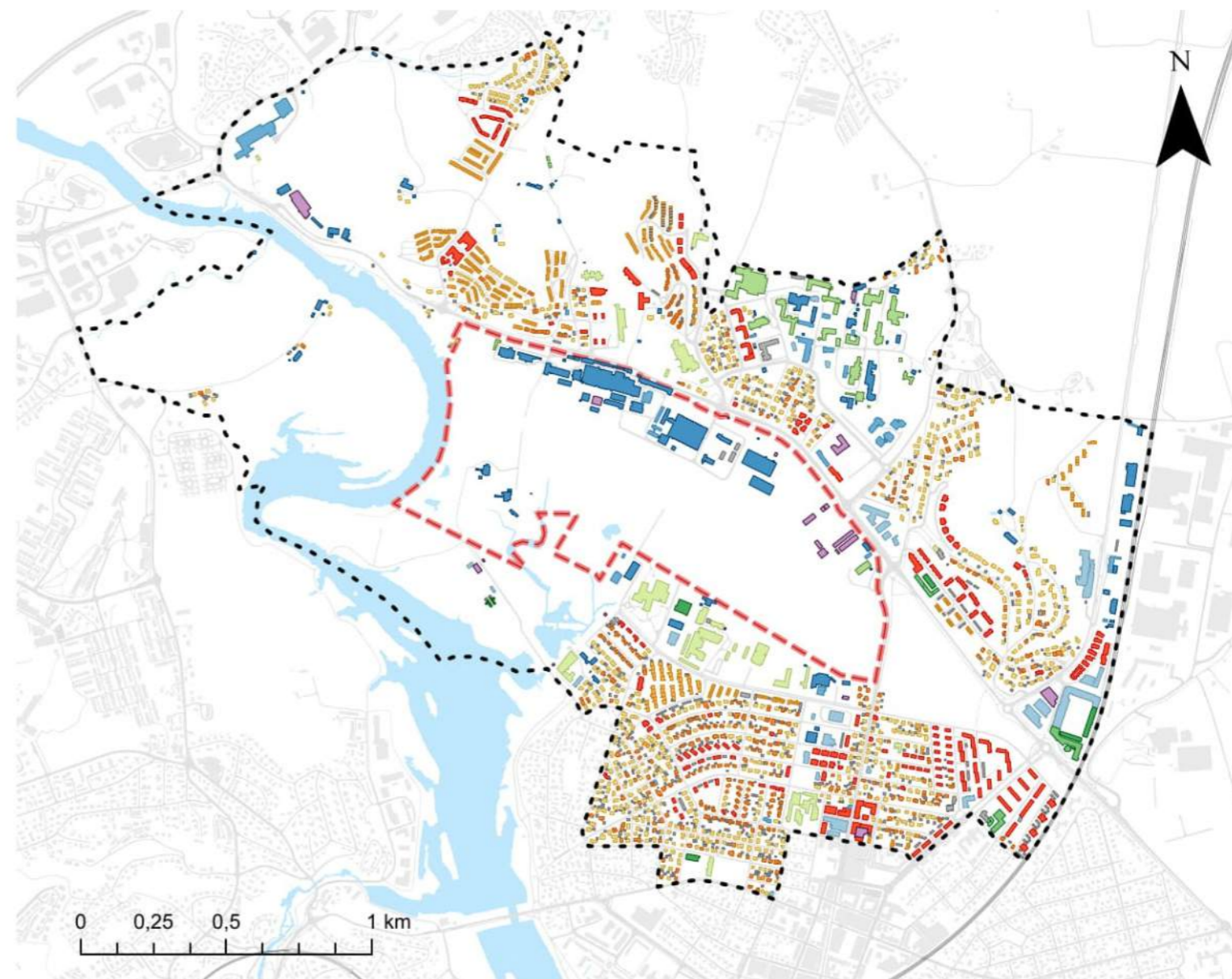
Samlet BRA bygningsmasse innenfor utviklingsområdet	
Bygningstype	BRA totalt (m <sup>2</sup> )
Kontor	3252
Industri og lager	53 916
Utdanning og forskning	833
Utdanning og forskning	5899

Antall boenheter innenfor analyseområdet	
Bygningstype	Antall
Eneboliger, tomannsboliger, rekkehus	1958
Leiligheter (boligblokk)	2692
Leiligheter i forretnings- og næringsbygg	351

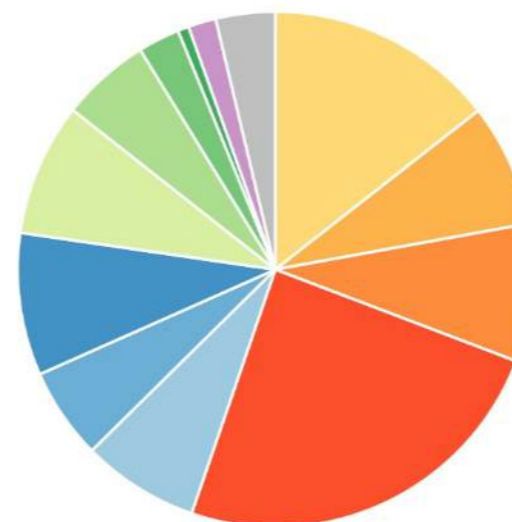
\* Det er ingen registrerte boenheter innenfor utviklingsområdet.

Eierskap	m <sup>2</sup>
Forsvarsbygg (utviklingsområdet)	897 125
Forsvarsbygg (Måsan)	122 291
Privat	91 104
<b>Utviklingsområdet totalt</b>	<b>1 110 520</b>
<b>Analysesområdet (netto landareal)</b>	<b>5 652 902,5</b>
<b>Analysesområdet totalt (inkl. vann)</b>	<b>5 939 102,5</b>

\* Det er ingen registrerte boenheter innenfor utviklingsområdet.

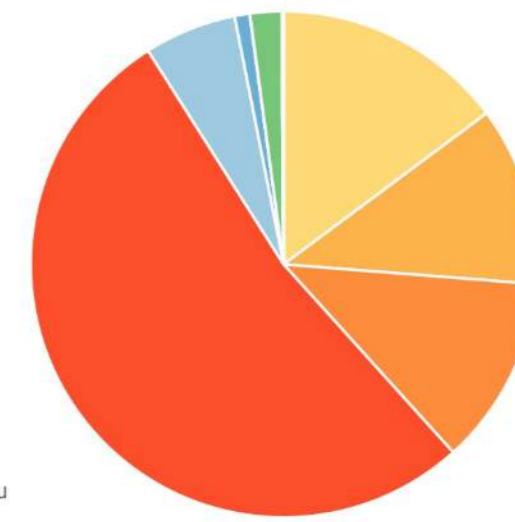


BRA totalt- Analyseområde og utviklingsområde



- Enebolig
- Rekkehus
- Tomannsbolig
- Boligblokk
- Forretning
- Kontor
- Industri og lager
- Skole og barnehage
- Utdanning og forskning
- Helse og omsorg
- Idrettsbygning
- Transport og teknisk infrastrukt
- Annet

Typer boliger - Analyseområde



# 3.4 Møteplasser

Få møteplasser innenfor analyseområdet, særlig på Kjeller, og særlig for barn og unge.

Kartet synliggjør hvilke møteplasser, planlagte eller tilfeldige, innbyggere i analyseområdet sier de bruker. Møtestedene er begrenset til offentlige steder, skoler, fritidsaktiviteter, handel og servering.

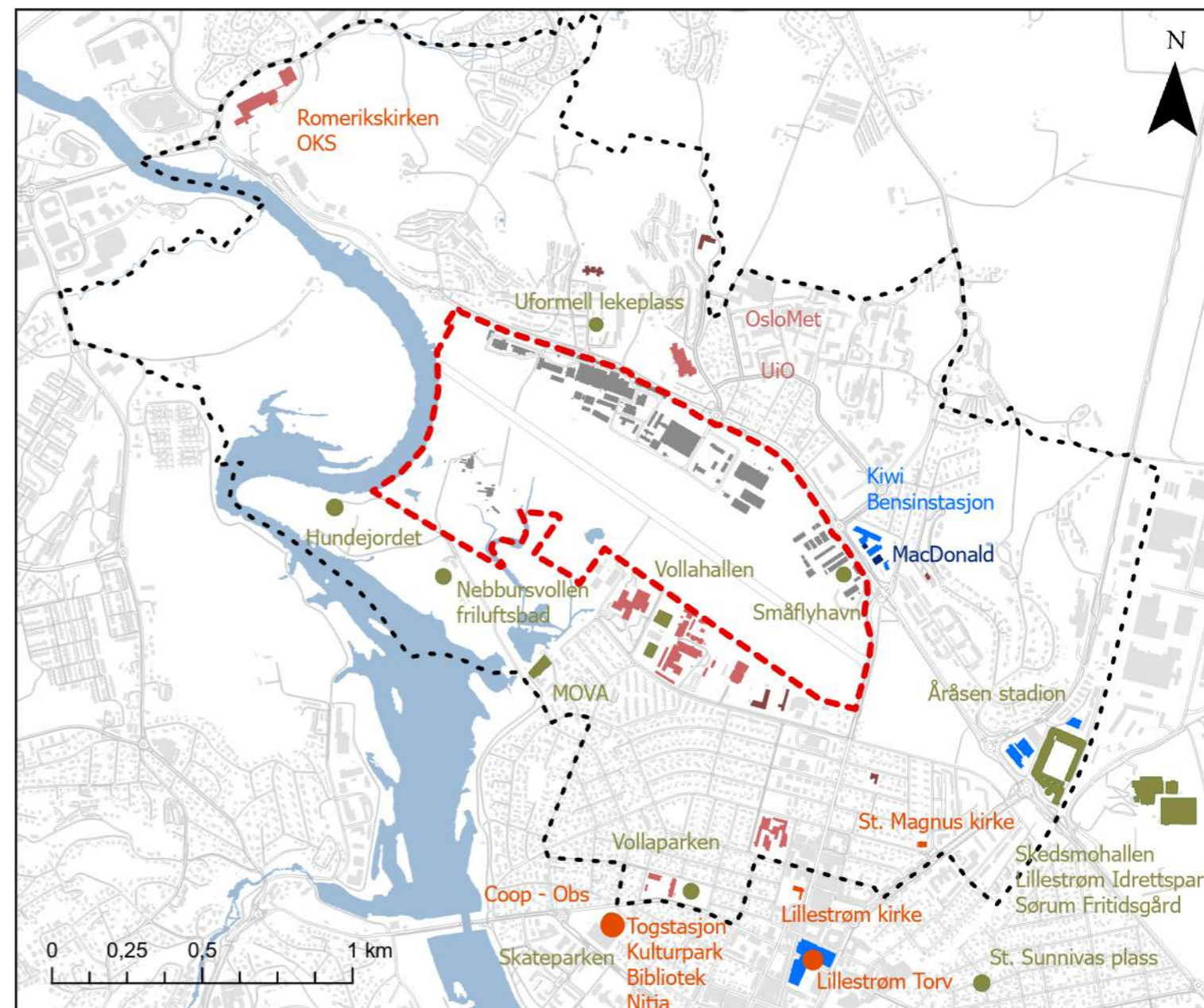
**Opinions spørreundersøkelse (2025)** for Lillestrøm kommune viser at befolkningen på Kjeller har færre møteplasser enn befolkningen på Volla, Vigernes og Lillestrøm sentrum. Særlig opplever innbyggere en mangel på nærhet til servering, butikker, tilgang til Nittelva, natur, friluftsområder og kulturtilbud.

Spørreundersøkelsen viser videre at de mest brukte møteplassene, uavhengig av bosted, er Lillestrøm Torv, Storgata/gågata, Lillestrøm stasjon/bussterminalen og turområdet langs Nittelva. Disse møteplassene brukes noe mindre av innbyggerne på Kjeller enn av innbyggerne sør for Fetveien.

**Studentstrategien til Lillestrøm (2025)** peker på at studentene på Kjeller opplever en mangel på fasiliteter og felles møteplasser og en generell opplevelse av at omgivelsene er lite attraktive. Dette kan ha en sammenheng med at mange av virksomhetene i området er utilgjengelige på grunn av sikkerhetshensyn og høy pendlerandel.

Flere andre kilder viser at det er en underdekning på møteplasser for barn og unge i Lillestrøm generelt, og særlig for unge voksne. De fleste møtesteder for barn og unge finnes i Lillestrøm sentrum, som Coop OBS eller Burger King.

Også **Lillestrøm kommunes strategi for frivillighet (2021)** viser at det er en underdekning på lokaler, både for friluftsliv- og idrettsorganisasjonene, kulturorganisasjonene og organisasjoner for barn, unge og mangfold.



McDonalds er ett av få møtesteder for barn og unge på Kjeller.

# 4.1 Landskap

Overordnet kan området deles i fem ulike landskapstrekk: Bebygde områder, kulturlandskap, flyplassområdet, elvelandskapet og naturområder.

Landskapet i og rundt analyseområdet er preget av ravinelandskap og stedvis våtmarksområder karakteristisk for Lillestrøm kommune. I et større område rundt analyseområdet består landskapet av meanderende elvelandskap og kulturlandskap i nord og i øst, et mer urbant preg i sør og en blanding av kulturlandskap, ravinelandskap og bebyggelse i vest.

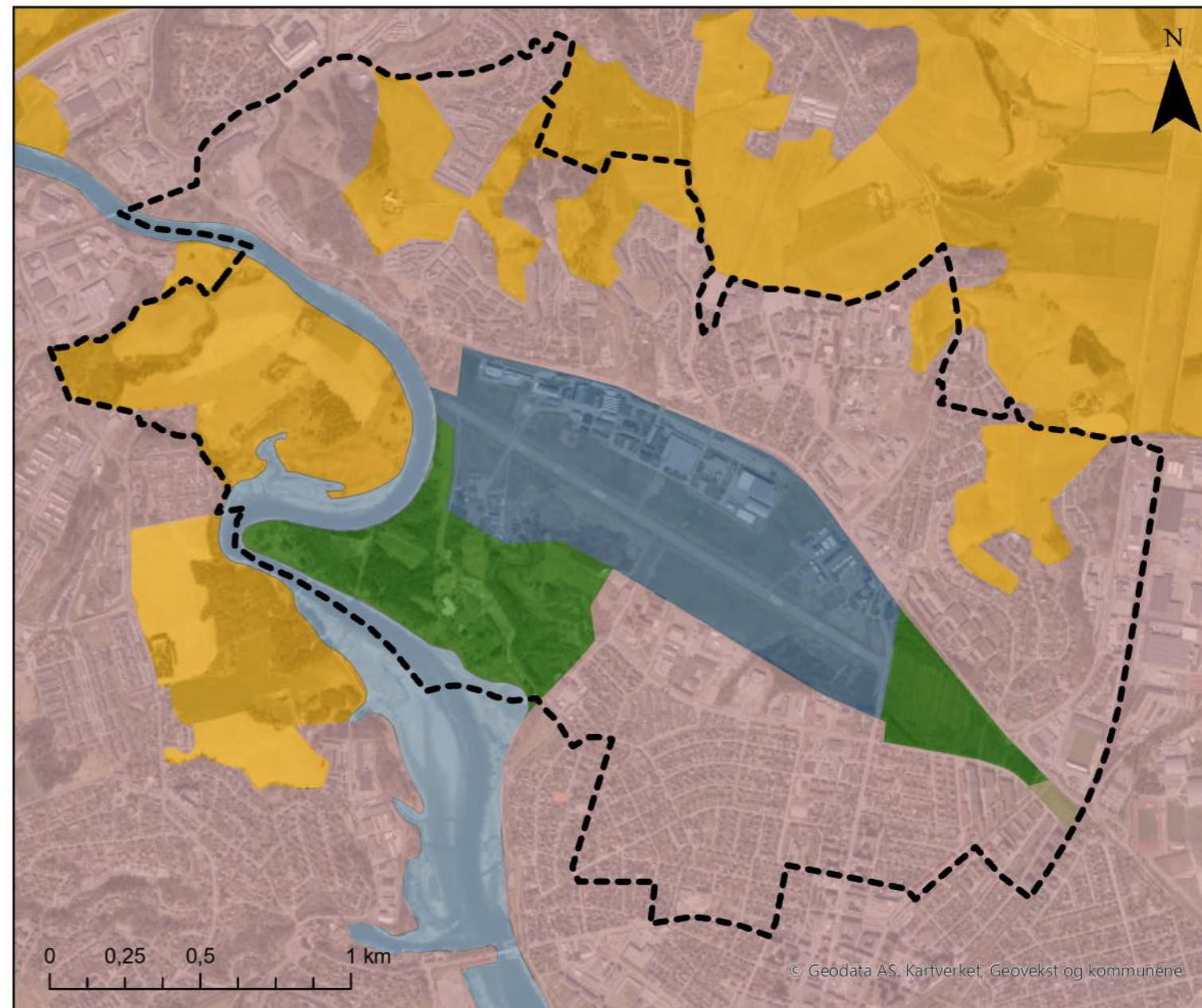
**Flyplassområdet** ligger som et åpent, flatt og lavtliggende landskapsrom, omgitt av vekslende urbane og semi-landlige omgivelser. Området består av store åpne gressletter og rullebane som er en stor kontrast til de bebygde områdene i Lillestrøm sentrum og på Kjeller. Bruken som militær og sivil flyplass gir stedet et tydelig industrielt preg.

I øst ligger **myrområdet Måsan**, som i dag er delvis gjengrodd og fremstår som en blanding av myr og mindre skogområder. Rester av myra

finnes på vestsiden av Storgata.

Sørvest for flyplassområdet ligger **våtmarksområdet Sogna**. Videre vestover ligger Nebbursvollen, et populært tur- og rekreasjonsområde, med store grøntarealer, skogområde og nærhet til Nittelva.

**Nittelva** er et sentralt og verdifullt landskapselement som renner igjennom analyseområdet i vest. Elva er en viktig del av det biologiske mangfoldet og rekreasjonsområdet. Sogna utgjør et særlig artsrikt og betydningsfullt våtmarksområde, og sammen med Nittelva spiller disse naturtypene en svært viktig rolle for naturmangfoldet og dyrelivet.



Det åpne flyplassområdet inkludert jordbruksarealer



Nebbursvollen med Lillestrøm by i bakkant, og Nittelva til høyre i bildet

- Analyseområdet
- Bebygde
- Elvelandskap
- Flyplassområdet
- Natur
- Kulturlandskap

# 4.1 Landskap

Lillestrøm by ligger sør for flyplassområdet, og har et urbant preg med en kombinasjon av bolig- og forretningsområder. Bebyggelsen blir gradvis tettere jo nærmere man kommer Lillestrøm togstasjon.

Nord for flyplassområdet ligger **tettstedet Kjeller**, et bolig- og næringsområde med et større forsknings- og kunnskapsområde i nordøst. Ubebygde områder består i hovedsak av fragmentert småskog og dyrka mark. De større sammenhengende skogsområdene finnes i

dalføret vest for Kjeller gård. Riisbekken renner lengst nord i analyseområdet. Nordover grenser området til et kulturlandskap med jordbruksarealer knyttet til de historiske gårdene på Kjeller.



Kulturlandskap på Kjeller



Kjeller tettsted, mot Nitteberg. Foto: Aspelin Eiendom / Geir Anders R. Ørslien

# 4.2 Topografi

Variert topografi med vesentlige høydeforskjeller, med en tydelig topografisk forskjell mellom områdene sør og nord for riksvei 22.

Sør for Fetveien ligger flyplassområdet, Måsan, Lillestrøm sentrum og Nebbursvollen. Her er terrenget relativt flatt med mindre variasjoner. Høydeforskjellene varierer stort sett mellom 1-2 høydemeter, med noen unntak. Flyplassområdet ligger på mellom 104-106/107 meter over havet (moh), mens Måsan ligger på ca. 108 moh. Lillestrøm sentrum er også relativt flatt med lite variasjon, men med et urbant preg. Lillestrøm sentrum ligger på mellom 105-108 moh.

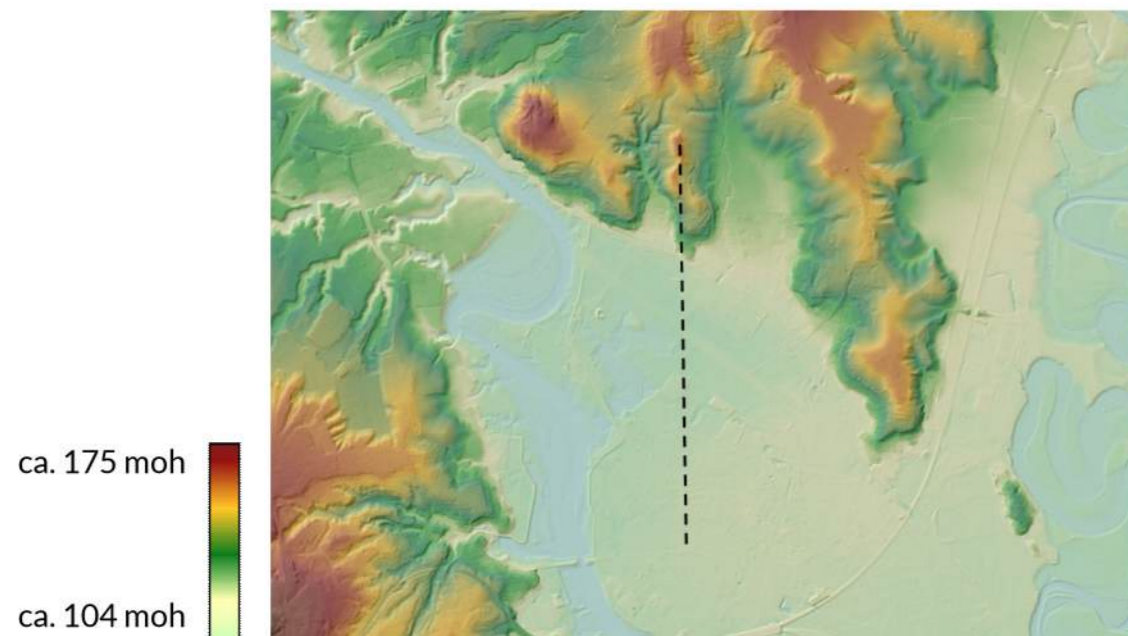
I forbindelse med utbedringer av flyplassen på 1930-tallet, ble det opprinnelige elvelandskapet fylt igjen. Området ble hevet og planert for å tilrettelegge for rullebane og tilhørende infrastruktur.

Vest på flyplassområdet ved Nittelva starter flomvollen rundt Lillestrøm. Flomvollen går langs flyplassområdet, videre sørover via Nebbursvollen

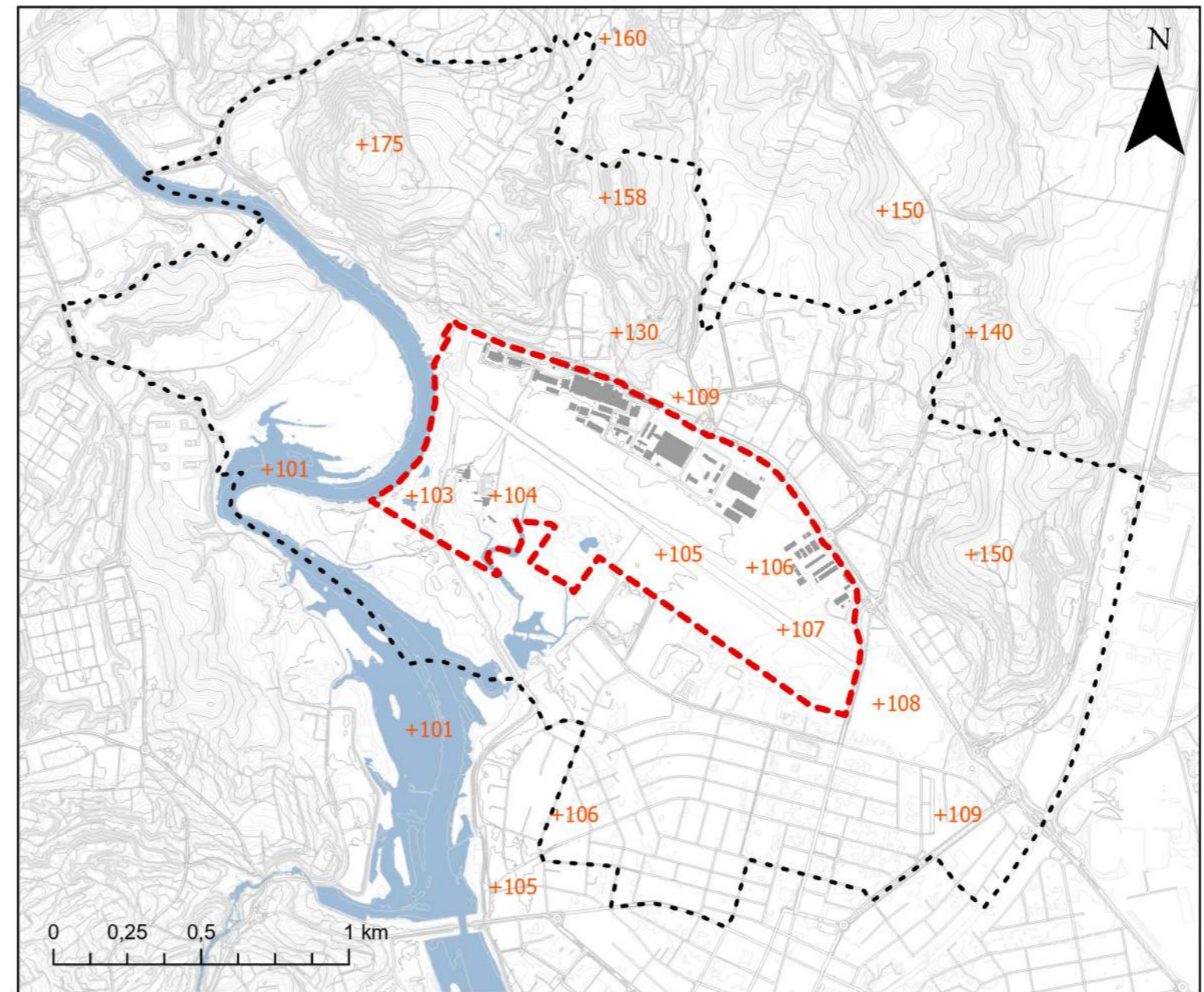
og rundt Lillestrøm sentrum. Vollen har en gjennomsnittlig koteverdi på 106,5 moh og er godt synlig i landskapet.

I kontrast til det relativt flate terrenget i sør, er det større variasjoner i terrenget på Kjeller, som ligger nord for riksvei 22. Her begynner terrenget å stige jevnt og gradvis, særlig i vest og øst.

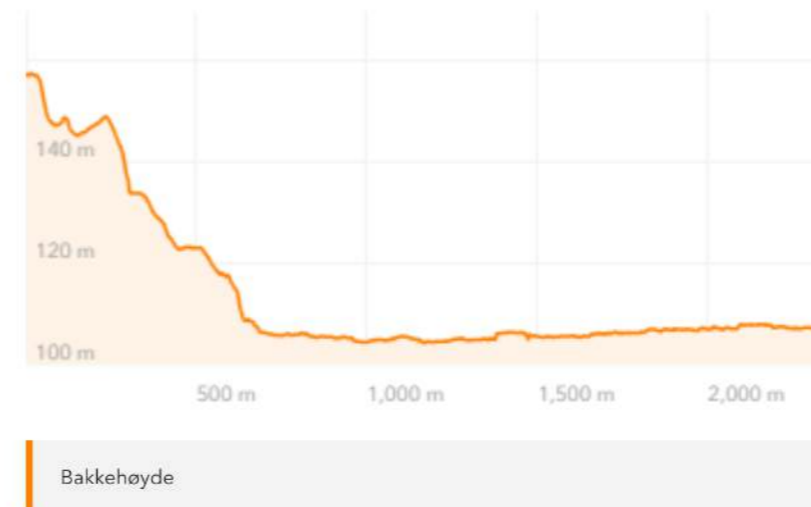
Landskapet er småkupert og består av åser og høydedrag. Terrengeformene har jevne og myke overganger, som gir området en rolig og naturlig karakter. Dalføret er tydeligst markert i vest, hvor det kan ha en dybde på opptil 20 meter. Høydedragene skaper tydelig skille mellom delområdene på Kjeller, og er naturlige barrierer.



Stiplet linje viser tverrsnitt fra Kjellerhaugen til Volla som vist på grafen til høyre



- Analyseområdet
- - - Utviklingsområdet
- Høydekurve 1 m
- Høydekurve 5 m



Høydeprofil: Tverrsnitt fra Kjellerhaugen - Volla

# 4.3 Siktlinjer

Langstrakte siktlinjer i flere retninger.

Inne på området er den viktigste siktlinjen den som følger flystripa. Siktlinjer fra flytårnet mot flystripa, og mellom enkelte bygg kan også nevnes, men er ikke en forutsetning for forståelsen av den nåværende eller den historiske bruken som flyplass.

Visuelle koblinger som følger infrastruktur, særlig den som krysser flystripa ned mot water twisteren, og mot flykjørehuset og prøvebukkhuset er viktig. Disse forteller historien om interne funksjoner og gir et tydelig bilde av områdets romlige sammenhenger og dimensjoner på tvers av flystripa.

Utenfor flyplassen finnes flere sentrale utsiktspunkter, som Kjellerhaugen, Kjeller gård, Vestre Nitteberg, Østre Nitteberg, Berg gård, Riis gård og Vestre Sørnum. Herfra er det godt utsyn over flyplassområdet og det omkringliggende landskapet. Fra disse områdene, og fra flyplassområdet, er det også sikt mot fjernere åser og høydedrag som Rælingsåsen, Røverkollen og Gjelleråsen.

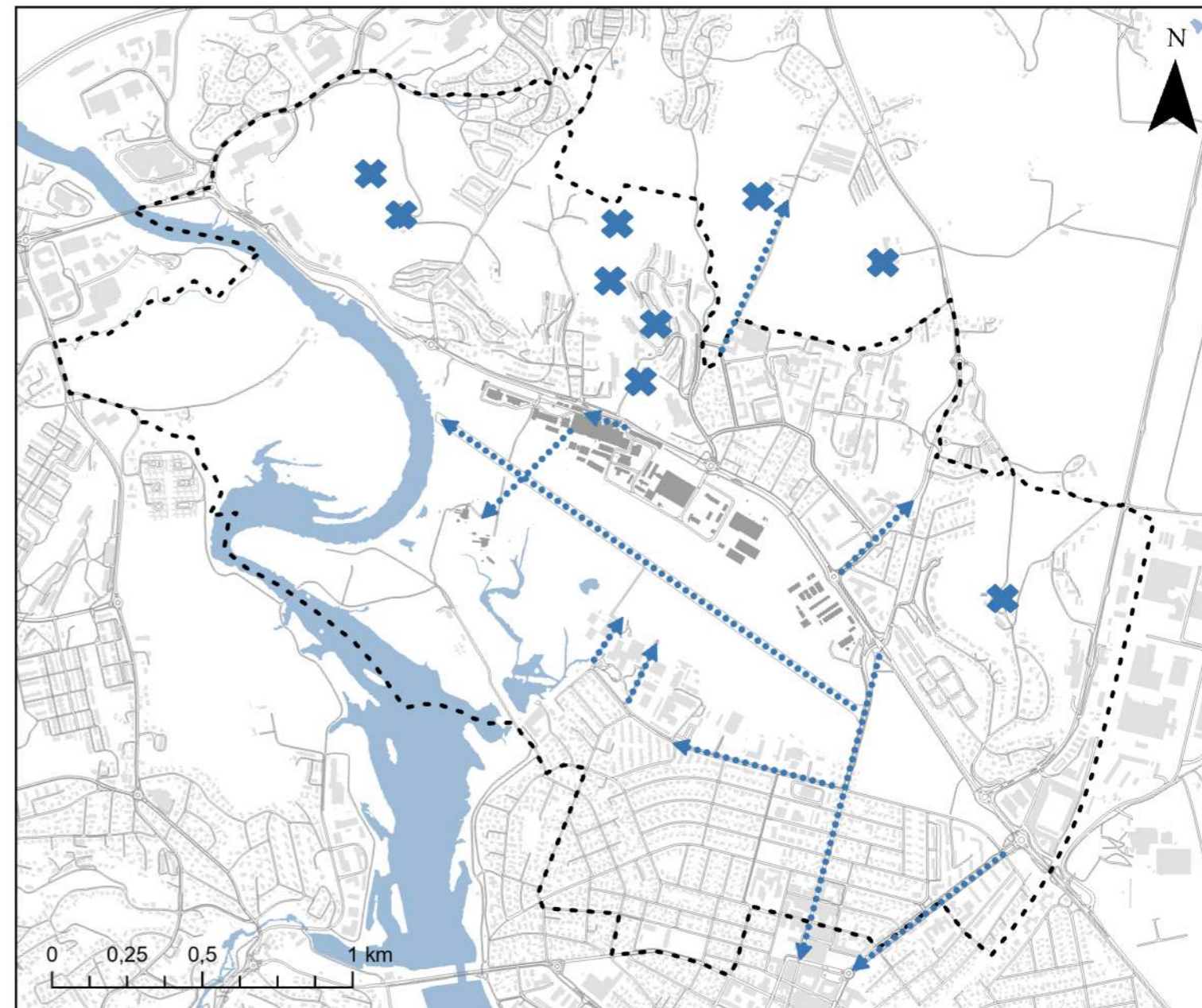
I Lillestrøm sentrum begrenses siktlinjene av tett bebyggelse og kvartalsstrukturen. Likevel finnes enkelte utsiktspunkter fra høyere bygninger. Flere siktlinjer følger kjøreveiene, som på Fetveien, Gunnar Randers vei og Skedsmo kirkevei, samt Storgata og Alexander Kiellands gate inn mot sentrum. Enkelte steder er det også visuelle forbindelser mot Nittelva og inn mot flyplassområdet.



Flystripa - flytårnet. Foto: KAMS/AR



Fra Kjeller gård



Fra Vestre Sørnum

- Siktlinjer
- - - Analyseområdet
- ✕ Utsiktspunkter

# 4.4 Arealtyper

Dyrka mark og bebygde arealer dominerer flyplassområdet.

**Analyseområdet** har ulike arealtyper. Bebygde arealer og samferdsel utgjør samlet den største andelen, etterfulgt av dyrka jord og åpen fastmark, som finnes spredt ulike steder i analyseområdet. Det er også noen områder med innmarksbeite, i tilknytning til områdene med dyrka jord.

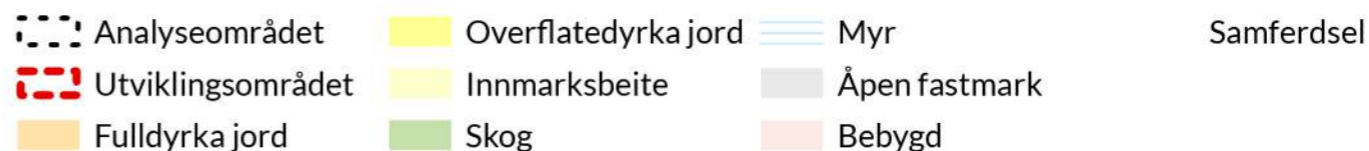
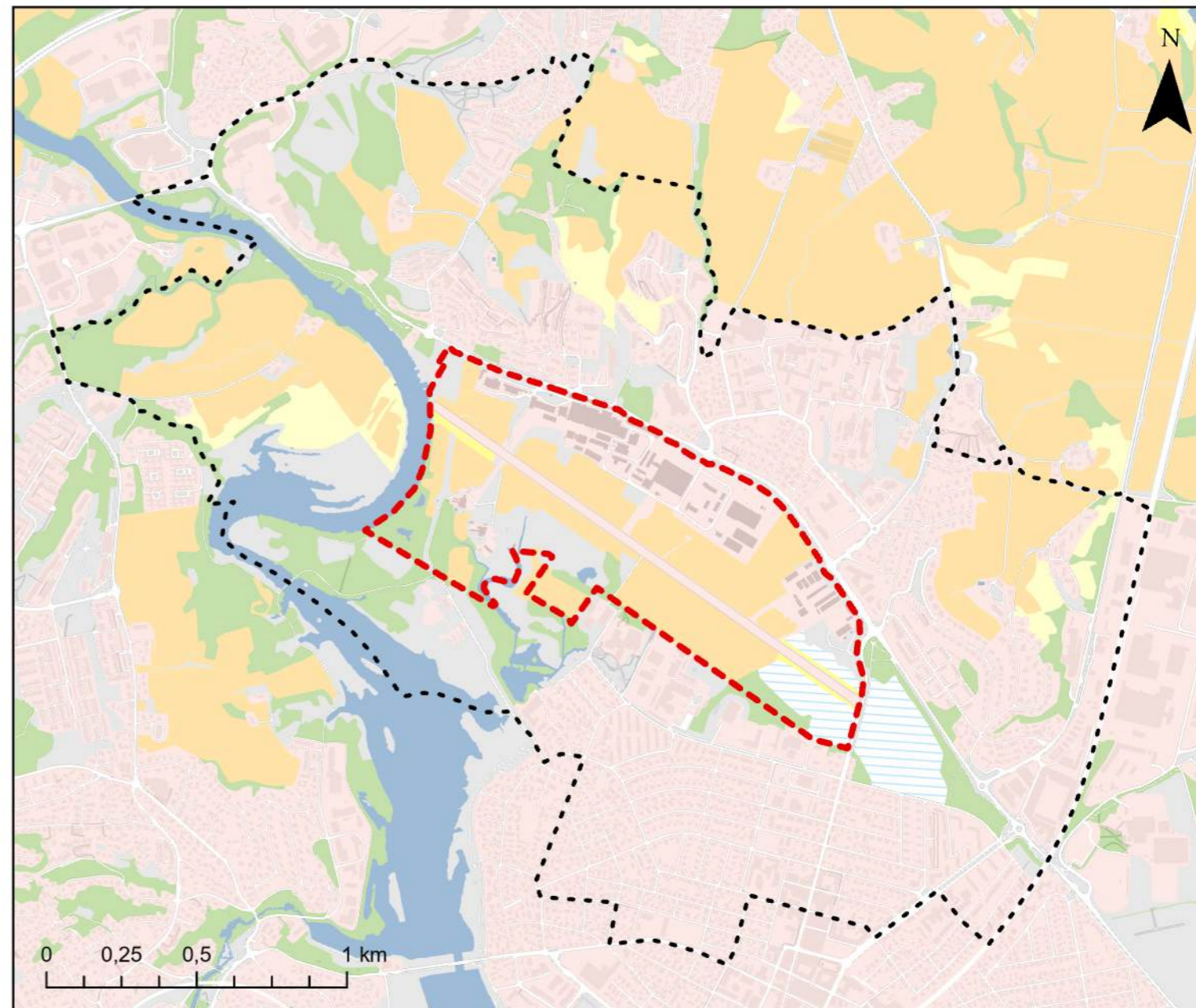
Flere skogområder er mindre og oppstykket partier. Skog finnes også som større sammenhengende områder ved Nebbursvollen inkludert Sogna og nordvest i analyseområdet, ved Vestre Nitteberg og i området kalt Dømpa, vest for Kjellerhaugen.

Noe av arealet består av områder med vann, der Nittelva med tilhørende elvebredder utgjør det største området. I tillegg kommer våtmarksområdet Sogna.

I Lillestrøm sentrum består arealene hovedsakelig av bebygde arealer, med enkelte parker og grøntområder innimellom.

**På flyplassområdet** er dyrka mark og bebygde arealer de dominerende arealtypene, etterfulgt av områder med åpen fastmark. I øst, rundt Storgata, finnes det myrområder (Måsan) og noen mindre områder er skogarealer.

Innenfor analyseområdet, på vestsiden av Nittelva på Valstad, er det registrert viltkorridorer (viltrappert, Lillestrøm kommune). Det er ikke registrert viltkorridorer på østsiden av Nittelva innenfor analyseområdet.



## Forklaring av arealtyper (NIBIO)

**Fulldyrka jord:** Jordbruksareal som er dyrka til vanlig pløedybde, og kan benyttes til åkervekster eller til eng, og som kan fornyes ved pløying.

**Overflatedyrka jord:** Jordbruksareal som for det meste er rydda og jevna i overflata, slik at maskinell høsting er mulig.

**Innmarksbeite:** Jordbruksareal som kan brukes som beite, men som ikke kan høstes maskinelt. Minst 50 % av arealet skal være dekket av kulturgress og beitetålende urter.

**Skog:** Areal med minst 6 tre pr dekar som er eller kan bli 5 m høye, og som er jevnt fordelt på arealet.

**Åpen fastmark:** Areal som ikke er myr, og heller ikke er jordbruksareal, skog, bebygd eller samferdsel.

Arealtyper innenfor utviklingseiendommen og Måsan	
Fulldyrka jord	371,7 daa
Overflatedyrka jord	13,7 daa
Produktiv skog	75,2 daa
Uproduktiv skog	37,5 daa
Myr	137,8 daa
Åpen fastmark	145,2 daa
Bebygd og samferdsel	316,2 daa (inkl. ikke Storgata)

# 4.5 Viktige naturtyper

Verdifulle naturtyper, sjeldne og truede arter.

**Våtmarkssystemene Sogna og Nittelva** med skogsområder er svært artsrike områder med flere sjeldne og rødlistede planter, fugl, insekter og amfibier. På engarealene langs flystripa holder den kritisk truede vipen og den nær truede sanglerken til. De blomsterrike arealene særlig nordøst for flystripa har forekomster av flere sjeldne humlearter som kløverhumle (sterkt truet) og slåttehumle (nær truet).

**Myrområdet Måsan** er en sterkt truet naturtype og er den eneste gjenværende platåhøymyra i Lillestrøm kommune. Den har svært redusert tilstand grunnet tidligere inngrep og skogreisning.

**Nittelva** er et vernet vassdrag og unikt leveområde for mange forvaltningsinteressante arter, med stor variasjon av både fugl- og fisk.

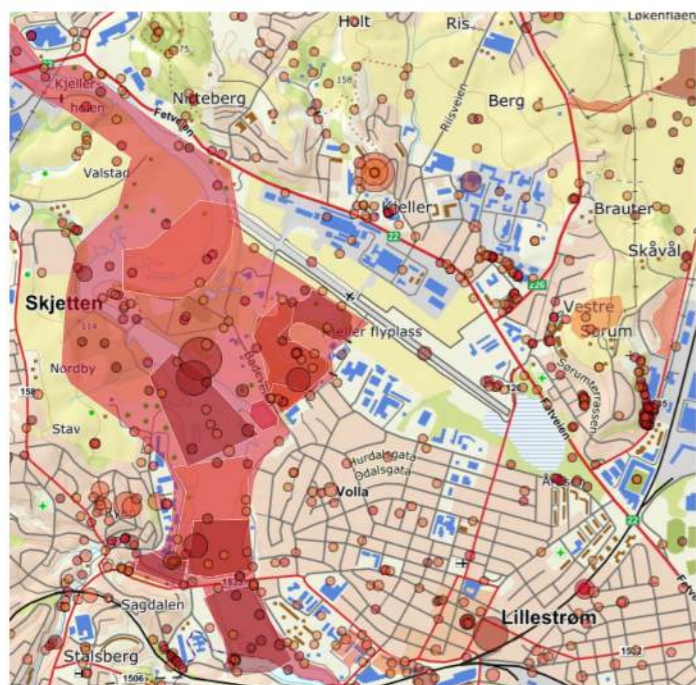
Langs elvebredden av Nittelva og i Sogna finnes kalkrike helofyttsummer med sjeldne og trua

karplanter og insekter. Områdene har svært stor verdi.

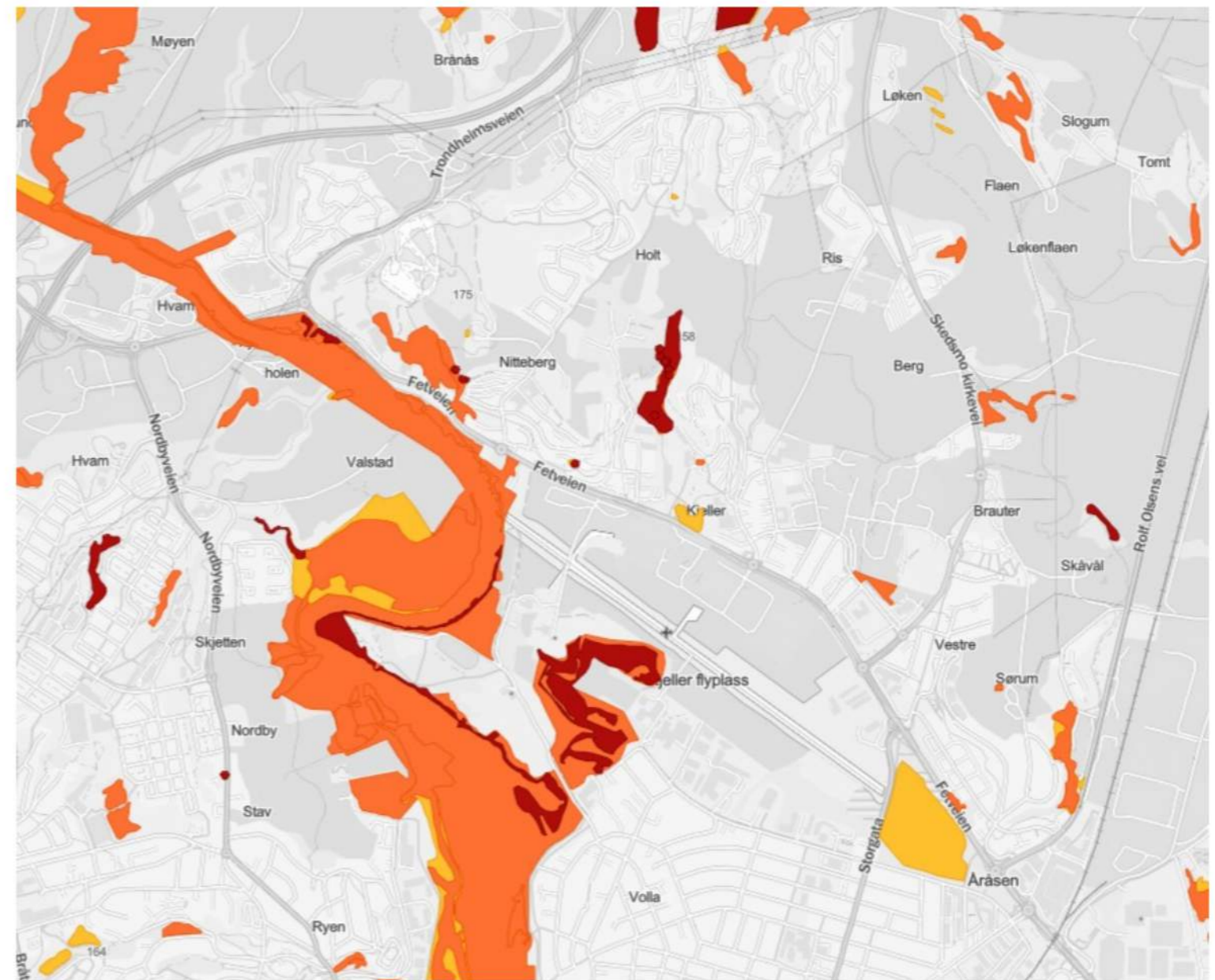
Influensområdet ligger nordvest for en av Norges viktigste områder for trekkfugl. Nittelva ligger oppstrøms Nordre Øyeren naturreservat, som er Nord-Europas største innlandsdelta og utpekt som RAMSAR-område.

Det er registrert fremmede arter, inkludert arter med svært høy risiko som hagelupin og kanadagullris. Skadegjøreren *Phytophthora ramorum* (Greindreper) som er vært smittsom og oppført som "svært høy risiko" i fremmedartslisten, er også påvist i området.

Eksisterende registreringer og informasjon fra ulike databaser er oppsummert i Asplan Viaks rapport fra 2023. Det er ikke gjort en oppdatert artsregistrering av området.



Rødlistearter registrert i området. Kartet viser arter med status kritisk truet, sterkt truet, sårbar og nær truet. Kilde: Artsdatabanken



Verdikart med naturtypelokaliteter innenfor analyseområdet. Rød: svært stor verdi. Orange: stor verdi. Oker: Middels verdi. Gul: noe verdi. Kilde: Naturbase

**Ansvarsarter:** Arter der det antas at populasjonen i Fastlands-Norge utgjør 25% eller mer av den europeiske populasjonen.

**Arter av stor og særlig stor forvaltningsinteresse:** Arter av særlig stor forvaltningsinteresse er truede arter, prioriterte arter etter NML, fredete arter, spesielle økologiske former og andre spesielt hensynskrevende arter. Arter av stor forvaltningsinteresse er NT (nær truet) i Norsk Rødliste for arter.

**Fremmede arter:** Dyr, planter og andre organismer som flyttes av mennesker til steder de ikke hører hjemme. Noen av disse kan skade naturen. Klimaendringer gjør det lettere for fremmede arter å etablere seg i Norge.

**RAMSAR-konvensjonen:** FN-konvensjon for ivaretagelse av våtmarksområder.

# 5.1 Flom og overvann

Lillestrøm er en av Norges mest klimautsatte kommuner, med utfordringer knyttet til økende nedbør og flom. Lillestrøm bysentrum mangler tilgang på arealer som tilfredsstillende kravet til 1000-års flomsikkerhet.

Lillestrøm er en av Norges mest klimautsatte kommuner, med utfordringer knyttet til økende nedbør og flom. Lillestrøm bysentrum mangler tilgang på arealer som tilfredsstillende kravet til 1000-års flomsikkerhet.

## Flom

Tre vassdrag påvirker flomsituasjonen i Lillestrøm kommune; Nittelva, Leira og Glomma. Kjeller flyplass vil berøres av både 100-, 200- og 1000-årsflom. Det vil være behov for flomsikringstiltak for hele det flomutsatte området.

**Flomvollen** rundt Lillestrøm er på rundt 7 km og omfatter 14 pumpestasjoner. Flere steder er den for lav. På Kjeller er flomvollen åpen der den krysses av flystripa, og det finnes flere andre brudd i flomvollen.

**SWECOs forprosjekt for flomsikring av Lillestrøm by (2023)** viser tiltak for vern mot 200-årsflom og 1000-årsflom mht kritisk infrastruktur. Ved Kjeller flyplass er det behov for å etablere flomsikring ved flystripa over en lengde på 106 meter, og en gjennomsnittlig heving av voll på 0,7 meter.

## Overvann

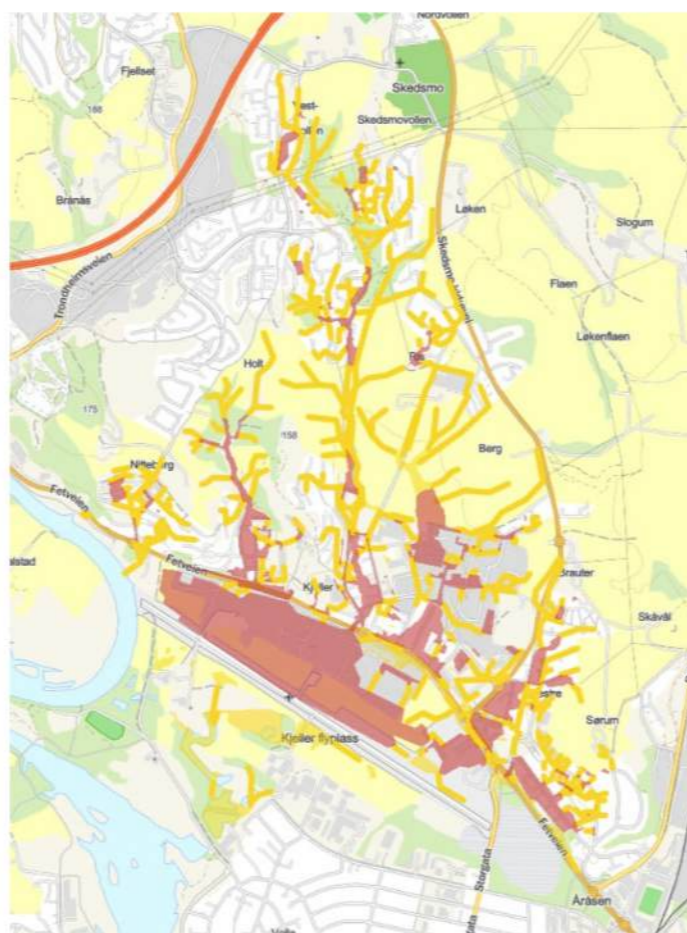
**Skybruddplanen** for Kjeller viser at dagens flystripe fungerer som en barriere for videre avrenning av vann ved styrtregn. Samtidig har området stort potensiale for håndtering av nedbøren.

Også flomvollene kan hindre avrenning av overvann.

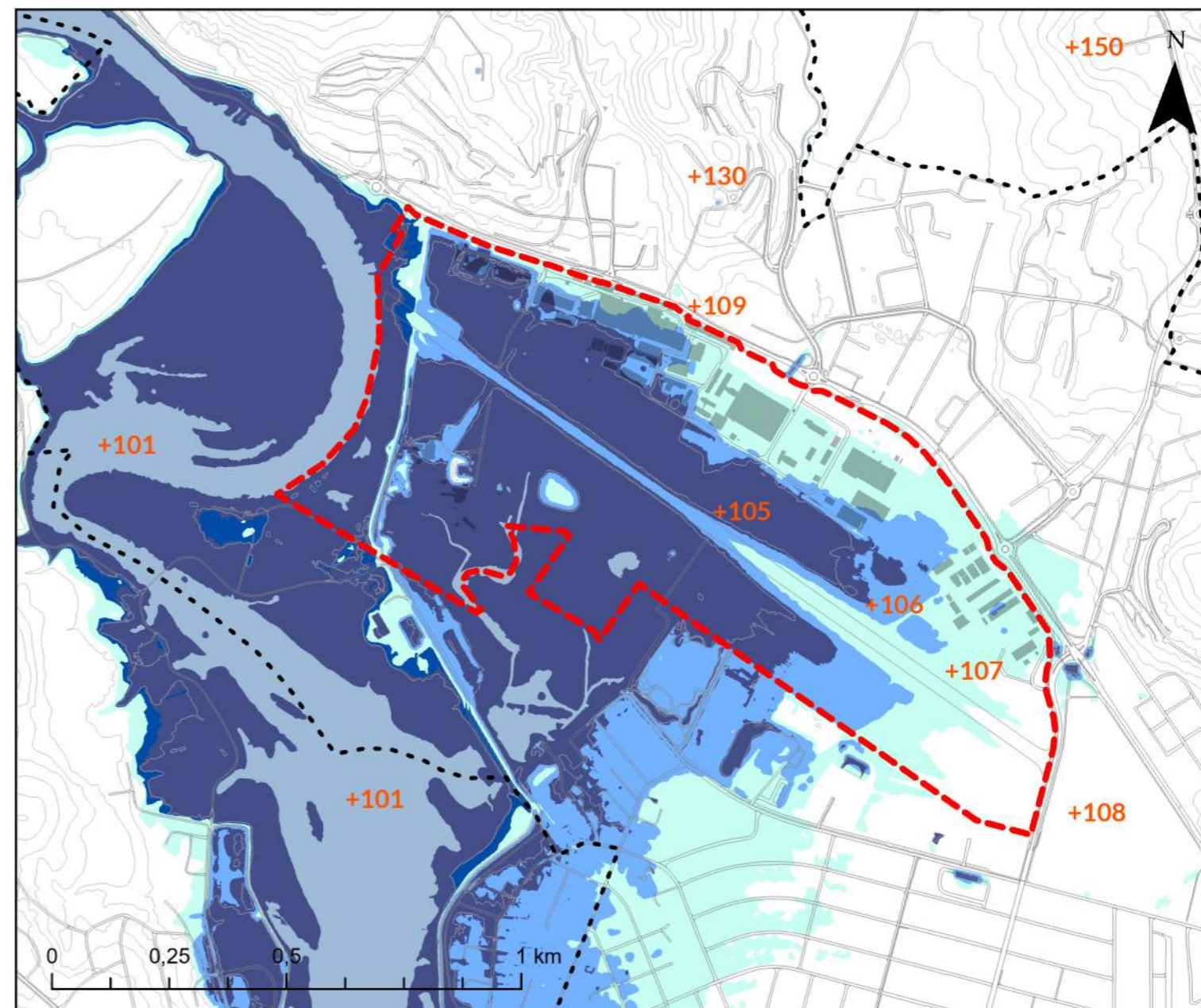
Et **vannskille** i Lillestrøm deler byen i to nedbørsfelt, og har betydning for overvannshåndtering, flomveier og klimatilpasning

i planleggingen av byen.

**COWI** har i 2012 og 2013 utarbeidet tre notater om overvannshåndtering, blant disse en mulighetsstudie for overvannskanal fra Storgata til Sogna. En forstudie fra 2015 ser på gjenåpning av Riisbekken over flyplassen med tilkobling til overvannskanalen for å løse manglende flomkapasitet i eksisterende ledningsnett.



Skybruddplanens analysekart viser nedbørsfelt og vannveier for Kjeller flyplass ved 100-årsnedbør.



Flom på Kjeller, slutten av 120-tallet. Foto: Museene i Akershus

- Utvilkingsområdet
- Analyseområdet
- Høydekurve 5 m
- Flomsone 100 år
- Flomsone 200 år Flomutsatt
- Flomsone 200 år Lavpunkt
- Flomsone 1000 år

# 5.2 Grunnforhold

Løsmasser dominert av leire og silt, høy grunnvannstand med flere myraktige områder.

### Grunnforhold

Flyplassområdet ligger under marin grense, som viser hvor det *potensielt* kan finnes marine avsetninger.

NGUs løsmassekart viser at flyplassområdet, Måsan, Sogna og Nebbursvollen består av elve- og bekkeavsetninger.

NVEs kart over kvikkleireskredfare viser at det finnes mindre aktsomhetsområder for kvikkleireskredfare langs Nittelva og rundt Sogna, samt nord for flyplassområdet.

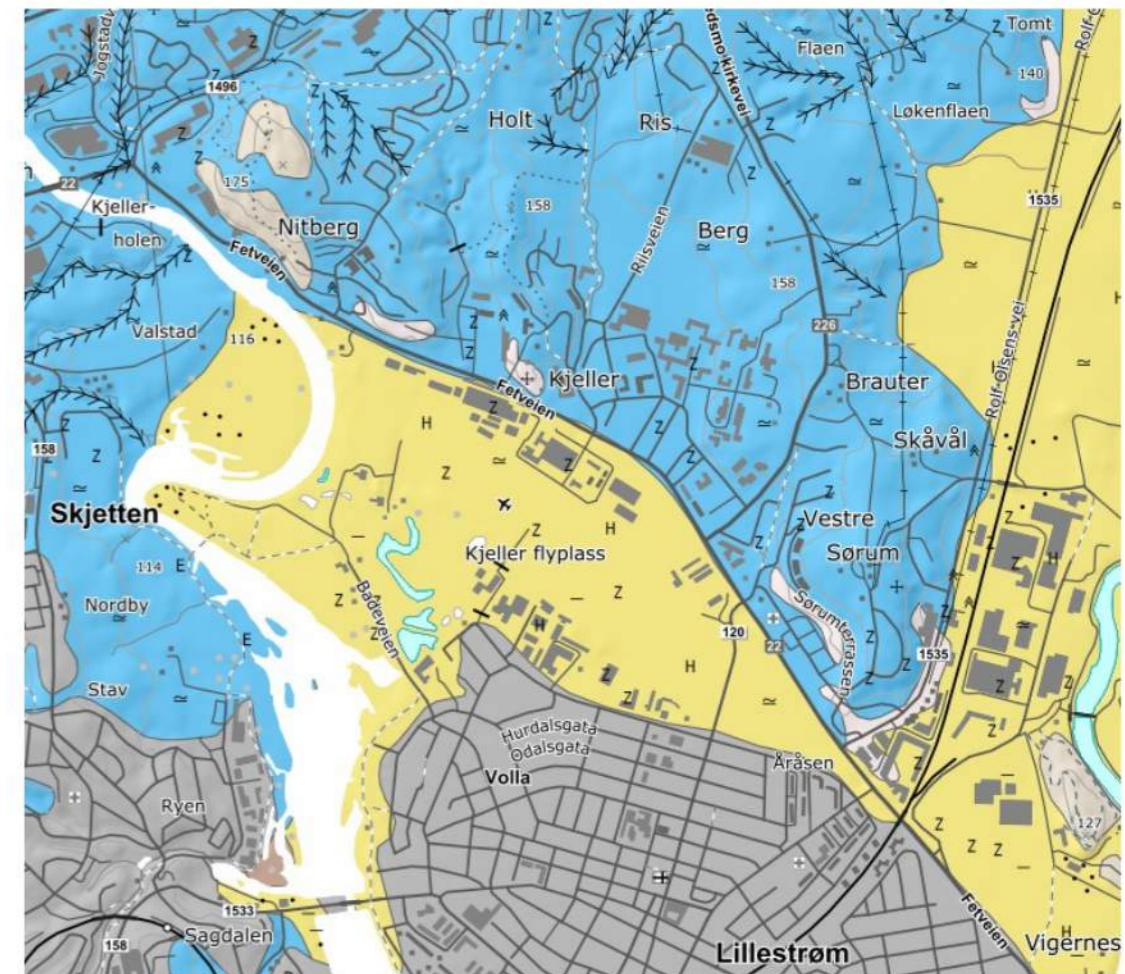
En geoteknisk kartlegging fra 1970-tallet beskriver løsmassene som stort sett faste med opptil 10 m tørrskorpe over fast til middels fast leire. Topplaget er sannsynligvis flere steder sandig og siltig, og dybden til fjell er store (>20 m). Det ble funnet torv i boringene fra 1970 (ved flyplassen), og det er ikke påvist kvikkleire i området.

I Forsvarsbyggs rapport **Orienterende miljøteknisk undersøkelse (2017)**, står det at: «løsmassene på eiendommen er dominert av leire og silt». Det vises også til en rapport utarbeidet av Multiconsult som sier at det mellom gamle gjenfylte meandersvinger finnes linser med sand mellom siltavsetningene og at det under silten er en gradvis overgang til leire som til dels er kvikk.

### Grunnvann

Grunnvannstanden inne på flyplassområdet er forholdsvis høy. Grunnvannstanden er viktig ved blant annet beregning av bæreevne og stabilitet, og må hensyntas ved utvikling av området.

Ifølge Forsvarsbyggs innledende **miljøkartlegging (2017)** er grunnvannstanden i flyplassområdet styrt av overvannsledninger og vannstands nivået i Sogna, og er 0-1,5 meter under terreng, med flere myraktige områder langs rullebanen med grunnvann i dagen.



Gul farge viser elve- og bekkeavsetninger, blå viser hav- og fjordavsetninger og grått viser områder bestående av fyllmasse. Kilde: Løsmassekart NGU



Blå skravur viser aktsomhetsområder for kvikkleireskredfare. Kilde: Aktsomhetskart for kvikkleireskredfare NVE, 2024

# 5.3 Forurensing

De mest forurenede områdene saneres, men det er behov for videre utredninger.

Miljødirektoratet har gitt Forsvarsbygg pålegg om å rydde opp i PFAS-forurenset grunn og fullføre kartlegging av PFAS ved Kjeller flyplass.

Historiske forurensingsdata ble kartlagt i 2017. Fra 2018-2022 er det gjennomført miljøtekniske undersøkelser for alle delområder med unntak av delområde 1 og arealer i delområde 4 og 6.

### PFAS og annet avfall

Det er påvist PFAS-forurensing ved flere lokaliteter vist med rosa farge i kartet. Delområde 5 er det mest forurenede området på flyplassen. Det er påvist aktiv utlekking av PFAS fra den gamle driftsfillinga ved Sogna. I tillegg er en rekke andre typer avfall, blant annet fra verkstedsdrift og flyoverhaling, identifisert.

I delområde 9 ligger rester av en tidligere rullebane med tredekke. Analyser tyder på at treverket er impregnert og at underliggende jord er forurenset med bly.

Forsvarsbygg sanerer fra høsten 2024 de mest forurenede områdene på flyplassen i delområde 5 og 6. Forsvarsbygg skal videre vurdere forurensingssituasjonen og behov for ytterligere oppryddingstiltak, etter pålegg fra nasjonale myndigheter.

### Eksplosiver

I forbindelse med **eksplosivkartleggingen i 2017** har Forsvarsbygg gjennomført teknisk søk på rundt 40% av eiendommen, og det er utført testgraving på et brannbombefelt i delområde 7. Forsvarsbygg ser det ikke som hensiktsmessig å bruke videre ressursbruk før arealformål er

definert. Dette er en risiko som må hensyntas ved fremtidig utbygging.

### Forurensing i vann

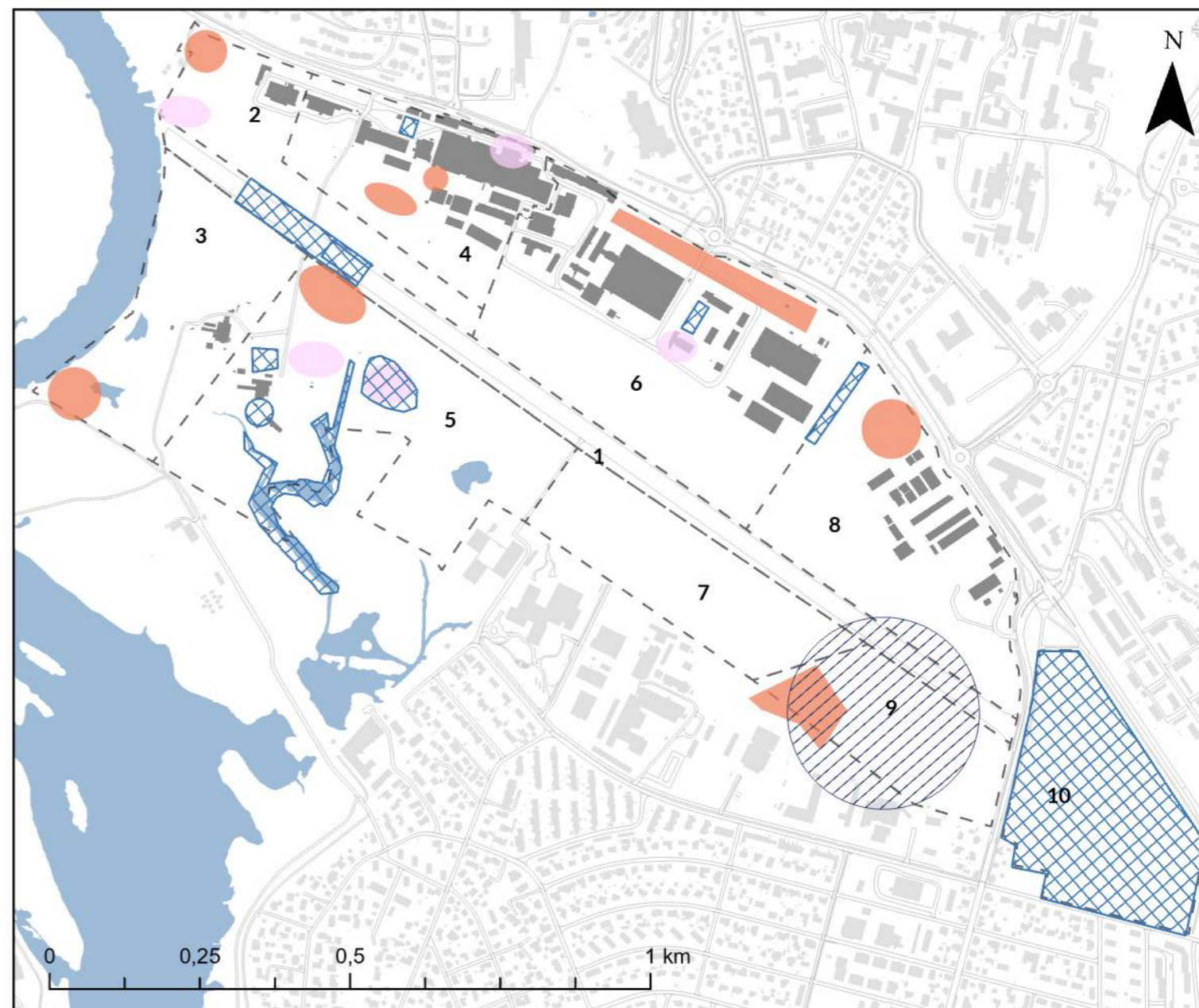
For det varig vernede vassdraget Nittelva er den økologiske tilstanden til vannforekomsten registrert som moderat. Den kjemiske tilstanden er registrert som dårlig, blant annet på grunn av dårlig tilstand for PFOS og flere PAH-forbindelser.

Det er gjort funn av kadmium, krom, sink, kvikksølv og olje i Sogna. Analyser fra 2017 av sigevann og overvann på Kjeller base og vann i resipienten Sogna viser at vei og tette flater på og utenfor basen bidrar til metallutlekking til Sogna. Det lekker også sannsynligvis metaller fra grunnen og/eller sedimenter i Sogna.

### Radioaktiv forurensing

**NALFA-ledningen (Ny Avfallsledning for Lavaktivt Flytende Avfall)** går fra IFEs anlegg og ut i Nittelva, under Kjeller flyplass. Ved undersøkelser av radioaktive stoffer ved seks kummer gjort i 2019-2020, viste tre av 11 prøver mindre funn av radioaktivt avfall over definerte grenseverdier. Funnene vurderes å ikke medføre noen radiologisk konsekvens for befolkning eller miljø, men det er behov for opprydding av forurenede masser.

IFE arbeider i 2025 med ytterligere undersøkelser i området og med tiltaksplan, etter pålegg fra nasjonale myndigheter.



- Prøvetakingsområde gammel flyplass
- Påvist eller forventet PFAS
- Forsvarsbyggs grunnundersøkelser
- Mulige avfallsfyllinger
- Saneringsprosjektets delområder

# 5.4 Teknisk infrastruktur

## Behov for tiltak og oppgraderinger.

### Vann, avløp og overvann

Det er etablert vannforsyning og spillvannsløsninger, samt overvannsledninger både innenfor og utenfor utviklingsområdet. Forsvarssektoren kontrollerer driften og vedlikeholdet av ledningsnettets innenfor flyplassområdet.

Under flyplassområdet ligger det tidligere elveløpet til Sogna i rør flere steder. Utløp er mot Sogna, og derfra ut i Nittelva. En utslippsledning fra forskningsreaktoren ved IFE krysser også flyplassområdet.

Flere steder har vann- og avløpsnettets begrenset kapasitet. Det er generelt behov for oppdimensjonering av rør og oppgradering av pumpestasjon for å sikre tilstrekkelig kapasitet på spillvann. Det vil også være behov for å opprette en trykkøkningsstasjon for å sikre vannforsyning og slukkevannskapasitet.

Overvannsnettets har begrenset med kapasitet i hele området og åpne løsninger må prioriteres. Rørene som fører vann ut i Sogna går under eksisterende bebyggelse på Kjeller og disse

rørene mottar alt overvannet fra nordsiden av Fetveien. Før eventuell utbygging på flyplassområdet må ledningsnettets oppgraderes for å møte fremtidig behov. Ledningsnettets kapasitet utredes i 2025.

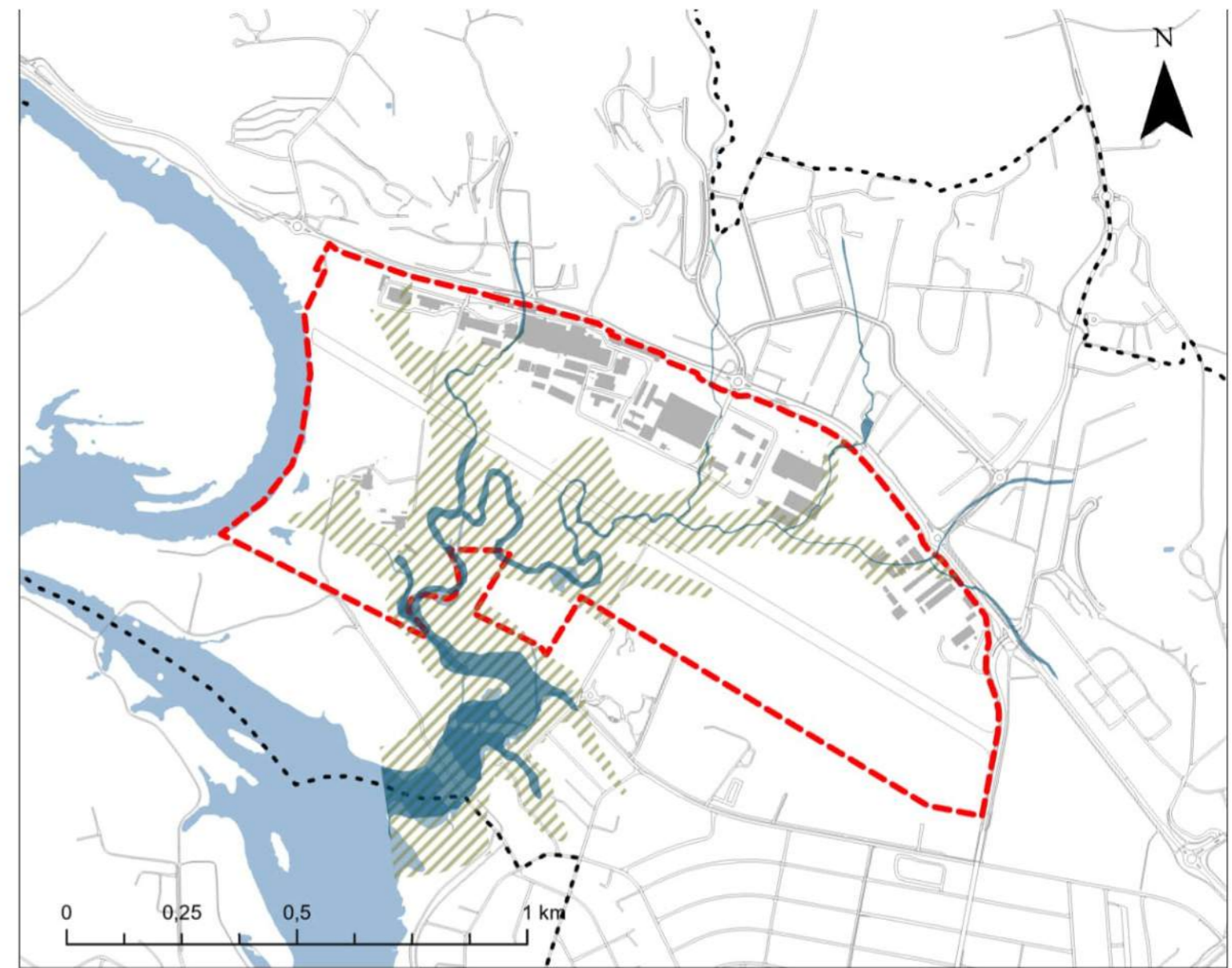
### Energi

Store deler av analyseområdet, ligger innenfor Akershus Energis konsesjonsområde for fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg. Forsvaret har unntak fra tilknytningsplikten, og har et eget pelletsanlegg inne på flyplassområdet.

### Renovasjon

Romerike Avfallsforedling (Roaf) har ansvaret for avfallshåndtering i området. I dag finnes det ingen større fellesanlegg for avfallssug, nedgravde avfallsløsninger e.l. innenfor flyplassområdet.

Lillestrøm kommune mangler en helhetlig strategi for avfallsløsninger.



- Analyseområdet
- Utviklingsområdet
- Tidligere vannveier
- ▨ Opprinnelig ravinelandskap



Kartet over viser det opprinnelige ravinelandskapet med bekkefar slik det fremstilles i kart fra 1874 (Kilde: Finn.no).

Bildet til venstre viser overvannshåndtering ved Sophie Radich. Kommuneplanens arealdel sier at kommunedelplanen skal inneholde løsninger som sikrer bekkeåpninger og åpen håndtering av overvann.

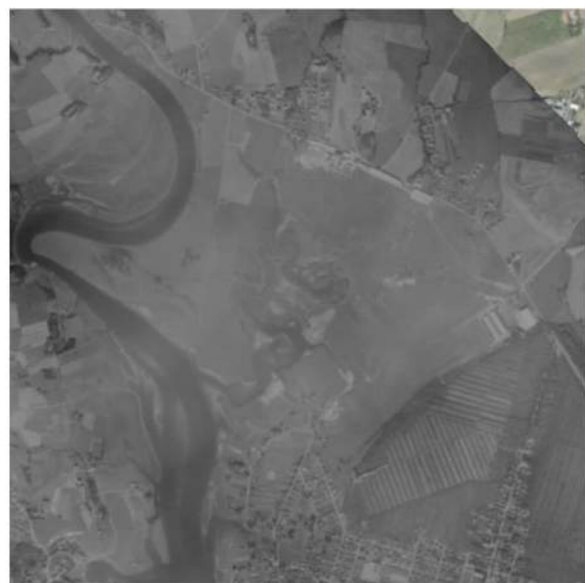
# 6.1 Historisk utvikling

Lillestrøms næringshistorie spenner bredt, fra tømmerfløting og produksjon av ferdighus til dagens forsvarsindustri, kompetanse- og innovasjonsnæringer. Industri og næringsvirksomheten er en viktig del av Lillestrøms historie og har påvirket utbyggingsfaser og bosettingsmønstre i analyseområdet.

Etableringen av Norges første flyplass på Kjeller kan knyttes til flere forhold. Nærhet til

hovedstaden og eksisterende jernbanenett, tilgjengelige arealer med velvillige eiere og den strategiske plasseringen nær grensa mot Sverige med hensyn til unionsoppløsningen i 1905 er viktig kontekst.

Det er tatt utgangspunkt i kulturmiljøene definert av NIKUs rapporter fra 2015 og 2018, men med enkelte justeringer og forenklinger. Alle flyfoto er hentet fra @norgeibilder.no



Flyfoto fra 1939 viser bebyggelsen knyttet til flyskolen, flyfabrikken langs Fetveien og "hundremeterne" nær Måsan. Flyplassområdet er ennå ikke fylt igjen, og det er synlige spor av torvuttak i områdene øst for hundermeterhangarene. Nord for Fetveien er Kjellerbyen eller Flyvebyen bygget ut.



Flyfoto fra 1950 viser spor etter bombinger under 2 verdenskrig. Fotografiet viser også spor av rullebanen etablert av okkupasjonsmakten, og den nye traseen etablert etter krigen.



Fotografiet fra 1962 viser at ravinelandskapet på flyplassområdet er fylt igjen, videre at hagebyen på Volla og Vigernes bygges ut. Langs Alexander Kiellands gate kommer det opp blokkbebyggelse, og det er kommet flere nye bygninger og anlegg både på flyplassen og i dagens Forskningspark.



I 1975 er Volla bygget ut opp til Vestbygata, og Kjellervolla skole er også under bygging.



Flyfoto fra 1997 viser området nord for Vestbygata, dagens skoleområde, bebygd. Justervesenet sammen med flere næringsarealer er etablert nord for Fetveien. Flyplassområdet har fått en rekke nye formålsbygg.

# 6.1 Historisk utvikling

## Natur- og kulturlandskapet

Fram til 1920/30-tallet bestod flyplassen av våtmark fra Nittelva og Sogna innover mot Måsan. Måsan, Sogna og til dels Nittebergtangenen ligger i dag som dag spor etter det opprinnelige landskapet.

De første spor etter menneskelig virksomhet i området går tilbake til jernalderen. Av nyere tids aktivitet basert på naturressursene kan nevnes både torvproduksjon, isuttak og tømmerfløting.

Tidlig på 1900-tallet avga Kjeller, Nitteberg Østre, Nitteberg Vestre, Kjeller Vestre og flere andre gårder arealer til flyplassen og tilhørende boligområder. Masse til planering av flyplassområdet ble tatt ut på begge sider av Brøterbakken.

## Flyplassen vokser fram

Flyplassen har endret seg i takt med nye funksjoner og behov, teknologisk utvikling og som resultat av andre verdenskrig.

Den tidligste bebyggelsen på flyplassen var to flyhangarer levert av Strømmen trevarefabrikk i 1912. I perioden 1914-1916 ble Hærens Flyveskole og Hærens Flyvemaskinfabrikk etablert langs Fetveien, sør for Kjeller gård.

Før andre verdenskrig lå to trehangarer kjent som «Hundremeterne» i østre ende av flyplassen sammen med flere andre formålsbygg. Området er i dag base for småfly- og veteranflymiljøet på Kjeller.

Etter krigen ble flere av flyplassens funksjoner overført til nye lokaliteter. Virksomheten på Kjeller ble primært konsentrert om verksteder, lager og andre funksjoner.

Flyplassen var tidligere delt i to. På indre flyplass kunne fly ta av og lande i flere retninger. Den tidligste flystripa på ytre flyplass var nord/sør-orientert, og ble erstattet av en øst-vestorientert trerullebane under krigen. Etter krigen har rullebanen blitt endret i flere omganger.



Grønt markerer dagens spor av det opprinnelige naturlandskapet. Landbruksarealer er markert i gult, mens rødt markerer relevante gårdstun - eksisterende og historiske.



Foto: Margit Asak 1920 / Museene i Akershus. Iskjøring på Nittelva.



Flyplassområdet i rosa

## Andre verdenskrig

I løpet av den tyske okkupasjonen ble det reist en rekke bygninger på og ved flyplassen, som ble benyttet som hovedverksted for Luftwaffe og Luftflotte 5 i Norge og Finland.

Kjeller flyplass, deler av Lillestrøm og det øvrige Kjeller ble bombet flere ganger under andre verdenskrig, 9. april 1940 av den tyske okkupasjonsmakten og i 1943 og 1944 av de allierte. Bombingene ødela og skadet mye av flyplassbebyggelsen.



Foto: Kjeller flyhistoriske kulturpark

Flyfoto fra 1938 med hundremeter-hangarene i front. I øverste kvadrant ses flyfabrikk, flyskole og Flyvebyen. Nittelva i bakgrunnen.



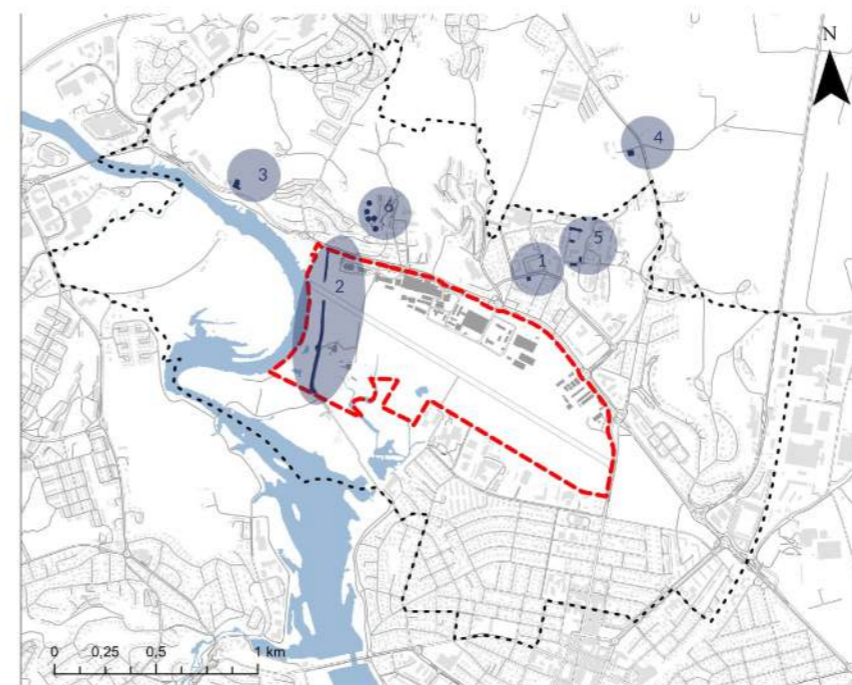
Foto: Museene i Akershus

Jagerbataljonens hangar fra 1939 ble benyttet som BMW-verksted og bombet i 1943 og 1944.



Foto: Kjeller flyhistoriske kulturpark

Gloster Gladiator 423 hadde en sentral rolle 9. april 1940. Flyet restaureres i England og ferdigstilles på Kjeller fra høsten 2025. Kjeller gård i bakgrunnen.



Spor fra andre verdenskrig:

1. Tysk fjernvarmeanlegg ved Instituttveien
2. Flomvollen over flyplassen
3. «Katedralen» ved Kjellerholen (luftkontrollsentral)
4. Vannrenseanlegget ved Berg
5. Hospitalbygninger
6. Bombekratre i Nitteberglia

# 6.1 Historisk utvikling

## Forskningsparken

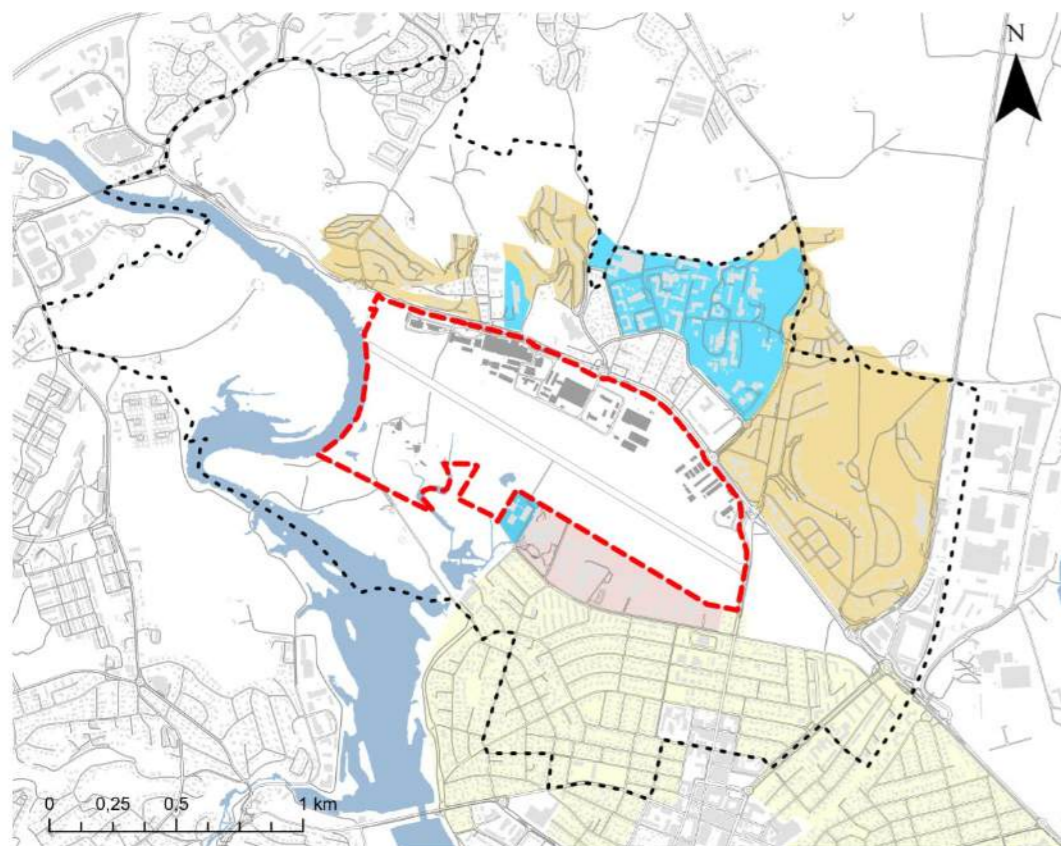
I etterkant av krigen ble det opprettet et militært forskningsinstitutt (FFI) som i 1947 fikk sin base på Kjeller. Året etter ble Institutt for Atomenergi (IFA, senere IFE) skilt ut av FFI. Norge gikk inn i atomalderen som det sjette landet i verden, og det var på Kjeller Norges første atomreaktor, JEEP I, ble satt i drift i 1951.

Gjennom siste halvdel av 1900-tallet og inn på 2000-tallet etablerte Telegrafverkets forskningsinstitutt, NILU og NORSAR med flere seg på Kjeller. Kjellermiljøet var sentralt i utviklingen blant annet av det norske dataområdet. Kjeller ble, 15. juni 1973, det første stedet utenfor USA tilkoblet ARPANET, forgjengeren til dagens internett.

Tilknyttet miljøet finnes også kunnskapsmiljøer som Universitetet i Oslo og OsloMet. Justervesenet er en viktig del av det teknologiske miljøet på Kjeller og har hatt hovedkontor her siden 1997. I sør ligger Statens Havarikommisjon som siden 2001 har hatt tilholdssted ved flyplassen.

Flyfabrikkens virksomhet ble videreført ved Luftforsvarets hovedverksted, nå Kongsberg Aviation Maintenance Services.

I dag favner Forskningsparken rundt 40 virksomheter knyttet til forskning, teknologi og innovasjon, med en viktig rolle i lokal, nasjonal og internasjonal verdiskaping.



Nyere boligbebyggelse

Sosial infrastruktur og nyere bebyggelse langs Vestbygata

Forskningsparken og statlige etater

Hagebyen

## Etterkrigstidens hageby- og boligblokkbebyggelse

I perioden 1948-1996 var hagebyplanen førende for Lillestrøms utvikling, og lå til grunn for etterkrigstidens utbygging av Volla og Vigernes.

Etter krigen ble det etablert boligbyggerlag og borettslag, deriblant Lillestrøm boligbyggelag som ble stiftet i 1946. Boligbyggelaget bygget og etablerte borettslag, som for eksempel i Alexander Kiellands gate. Her brytes hagebybebyggelsen opp av boligblokker og leiegårder. Også utbyggingen av Nebbursvollen friluftsbad i 1967 kan knyttes til denne utbyggingsperioden.

Fra sør brytes hagebyen opp av sentrumsbebyggelse som ikke omfattes av analysen.

## Nyere tids bebyggelse

I perioden 1960-70-tallet og fram til i dag har flere områder, både ved Åråsen, Nitteberglia langs Vestbygata og flere andre områder blitt bygget ut med boliger, offentlige bygg og sosial infrastruktur.



Foto: Museene i Akershus



Foto: Museene i Akershus



Foto: ©norgebilder.no



Bildet over viser utbygging av atomreaktor og forskningsparken i 1962.

De to øverste bildene til høyre viser Volla og Vigernes i 1961.

26 Nederste bilde til høyre viser nyere boligbebyggelse på Kjeller sett fra Kjeller gård.

# 6.2 Lokale kulturminner

Kulturminner og -miljøer med stor tidsdybde og tematisk bredde.

I den gamle kulturminneplanen for Skedsmo kommune er flere bygninger ved Kjeller flyplass omfattet, i stor grad de samme som nå foreslås fredet av Riksantikvaren. Planen omfatter også Flyvebyen med direktørbolig, Kjeller gård og fire bygninger tilhørende et tidligere militærhospital.

Atomreaktoren ved IFE sammen med Justervesenet er de eneste kulturminnene i planen tilknyttet forsikringsrelatert historie. Sør for flyplassen omfatter planen blant annet Volla skole, Lillestrøm videregående skole og presteboligen til Lillestrøm kirke.

Ny kulturmiljøplan for Lillestrøm kommune er under arbeid. Kommunedelplanen skal legge til rette for kulturbasert næringsutvikling, og det er et mål at flyhistorien skal ivaretas.

I Regional kulturminneplan for kulturminner og kulturmiljøer (2019) fremgår det at høy befolkningsvekst er en utfordring for kulturmiljø, og at en viktig oppgave for den regionale kulturmiljøforvaltningen vil være å bidra til løsninger der bevaring og bruk kombineres. I ny regional plan for areal og mobilitet vil temaet kulturmiljø styrkes (planprogram, 2025).

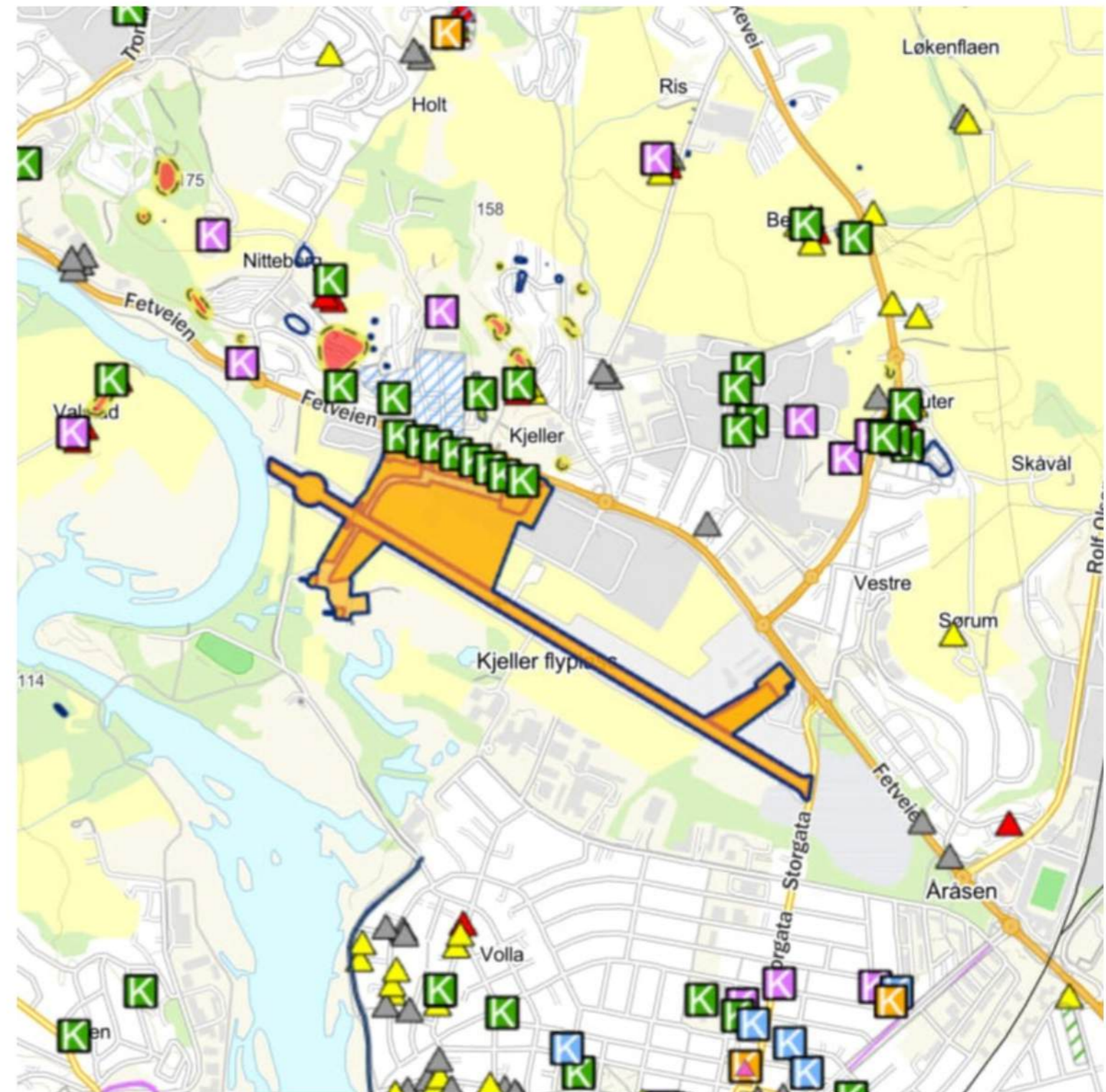
Det landsdekkende SEFRAK-registeret inneholder en oversikt over bygninger reist før 1900, men angir ikke verneverdi. Det finnes ingen SEFRAK-registrerte bygninger på utviklingsområdet. De fleste SEFRAK-registrerte bygningene i analyseområdet er tilknyttet gårdene nord for flyplassen og nedre del av Volla.



Direktørboligen ved den historiske flyfabrikken.



IFEs atomreaktor.



Kulturminner registrert til lokal kulturmiljøplan markert med K. SEFRAK-registrerte bygninger markert med rød (før 1850) eller gul (etter 1850) trekant. Kilde: Origo

## 6.2 Nasjonale kulturmiljøverdier

Fredning vil medføre begrensninger på utviklingsmulighetene, men kan også gi muligheter forutsatt tilstrekkelig handlingsrom.

### Eksisterende fredninger

Det finnes en rekke **automatiske fredete kulturminner** innenfor analyseområdet (Askeladden). Det er ikke registrert automatisk fredete kulturminner innenfor utviklingsområdet, og for deler av utviklingsområdet er det sannsynligvis lite potensiale for funn.

Justervesenet nord for flyplassen er statlig listeført i **Landsverneplan for Statsbygg - øvrige statseiendommer**.

### Pågående fredningsprosess

**Riksantikvaren** har foreslått å frede deler av Kjeller flyplass etter kulturminneloven §§ 15 og 19. Areal og bygninger utgjør rundt 20% av utviklingseiendommen.

Det framgår av **melding om oppstart (2018)** at Riksantikvaren vektlegger at det kan tilrettelegges for ny bruk av bygningene, samtidig som de kulturhistoriske verdiene i anlegget ivaretas. Videre at Riksantikvaren skal vurdere om det er tungtveiende samfunnsmessige hensyn som kan ha følger for fredningsomfanget.

En fredning vil sette krav for forvaltning og vedlikehold, og vil også kunne forby alle typer tiltak som motvirker formålet med fredningen.

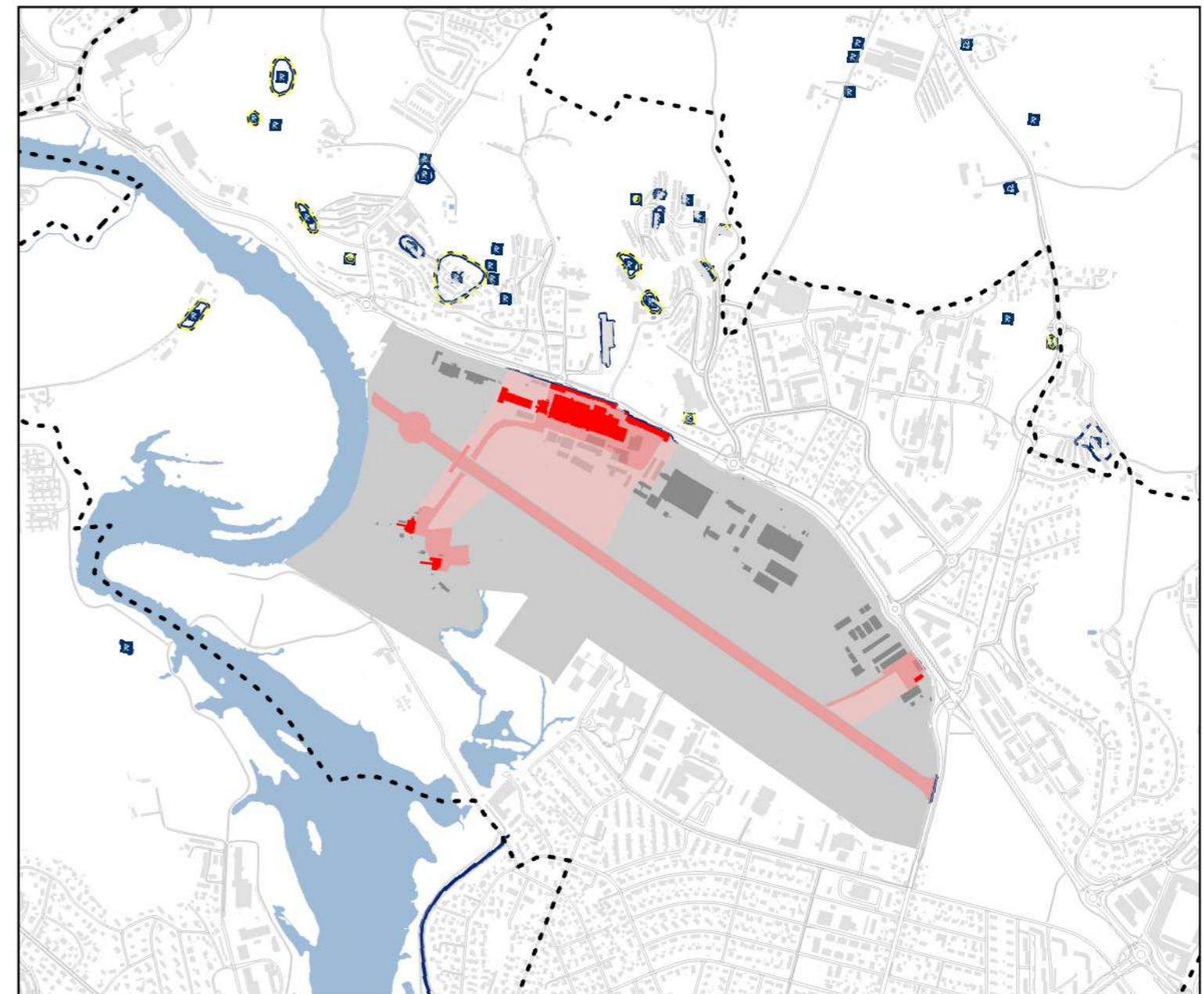
Bestemmelsene vil ikke være til hinder for dagens drift, men det må søkes om dispensasjon til å sette i gang alle typer tiltak som går ut over vanlig (antikvarisk) vedlikehold.

**Fredning etter kulturminneloven § 15** kan forby eller på annen måte regulere alle typer tiltak som er egnet til å motvirke formålet med fredningen.

**En områdefredning etter kulturminneloven § 19** kan forby eller på annen måte regulere alle typer virksomhet og ferdsel, fradeling og bortfeste av grunn i fredningsområdet som er egnet til å motvirke fredningens formål.

En fredning kan også bidra til verdiskaping, næring og annen bruk. Kulturminner kan spille en viktig rolle i stedsutvikling og ha en rolle i det grønne skiftet som del av en satsing på sirkulær økonomi.

En fredning kan medføre begrensninger på tiltak tilstøtende fredningsområdet på reguleringsplannivå. Dette følger av **plan- og bygningsloven § 12-7. Bestemmelser i reguleringsplan nr. 2**.



- Analyseområdet
- Utviklingsområdet
- Foreslått fredning av område kml § 15
- Foreslått fredning av bygninger kml § 15
- Foreslått fredning av område kml § 19
- Arkeologisk minne Enkeltminneikoner
- Sikringssoner
- Arkeologisk minne
- Bebyggelse/infrastruktur Lokalitetssikoner
- Kirkesteder
- Arkeologisk minne Lokalteter

# 7.1 Bebyggelsesstruktur

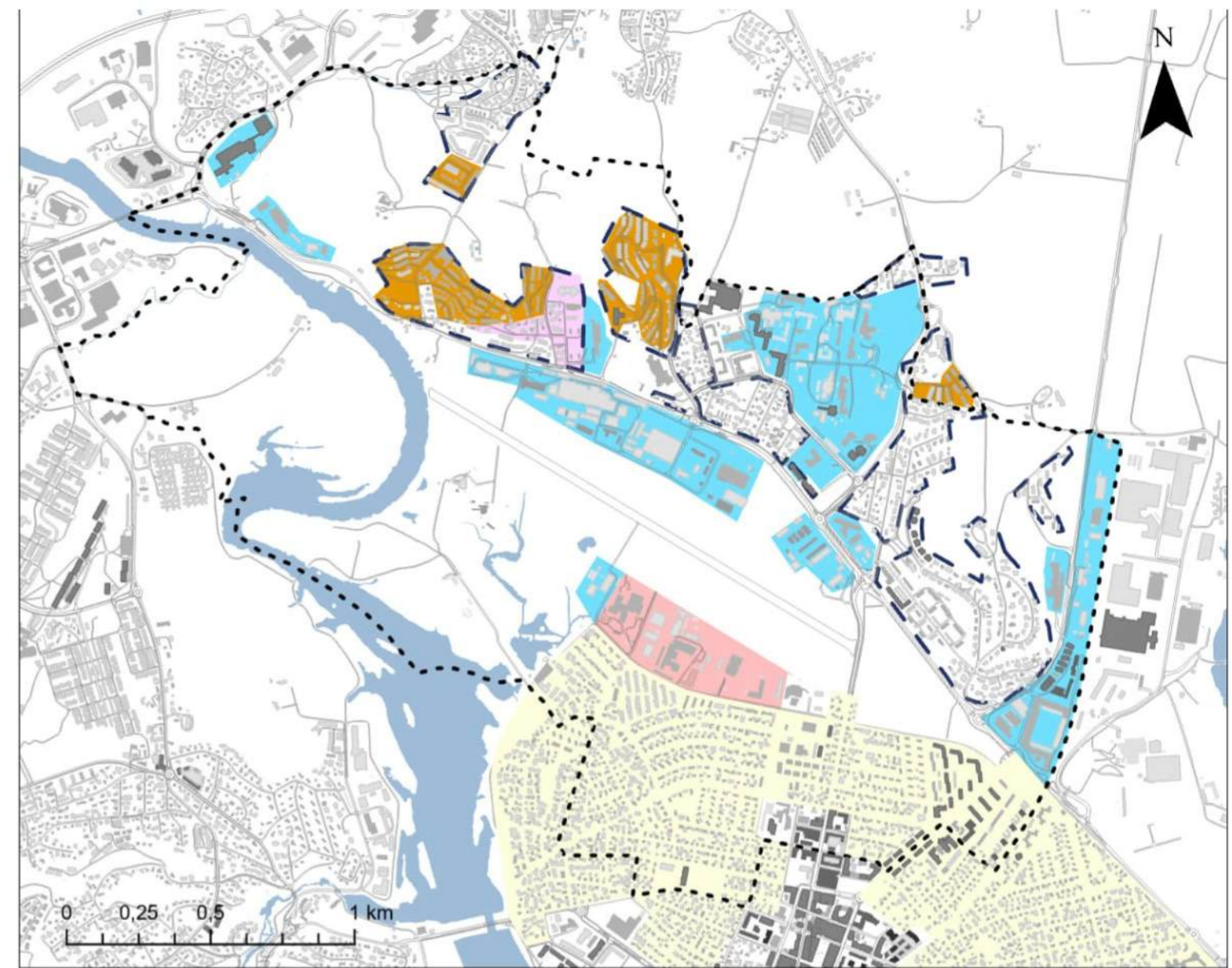
Lillestrøm har stor variasjon i landskap og bebyggelse – fra urbant sentrum med kvartalsstruktur, byliv og tjenester, til det inngjerdede og ubebodde flyplassområdet, og videre til tettstedet Kjeller med mer spredt bebyggelse og variasjoner, forskningsmiljøer og kulturlandskap.

**Flyplassområdet** er en militær base, med et område i nordøst som leies ut til sivil småflyvirksomhet. Bebyggelsen er konsentrert langs Fetveien og består av ulike formålsbygg som kontorbygg, verksteder og hangarer. Høyden varierer fra én til tre etasjer. Flere bygg er modernisert og bygget sammen over tid. En del bebyggelse, som på småflyhavna, er midlertidige bygninger og haller.

**Sentrumsområdene Volla og Vigernes** har kvartalsstruktur inspirert av hagebyprinsipper, med variert boligbebyggelse og god mobilitetsstruktur. Kvartalene varierer noe i størrelse og form. Forretninger er i hovedsak konsentrert langs Storgata og Torget, mens en del sosial infrastruktur ligger samlet langs Vestbygata.

**Hagebyene** på Volla og Vigernes består av en enhetlig bebyggelse. Det er noe variasjon i form av nyere bebyggelse og boligblokker, i hovedsak langs Storgata og Alexander Kiellands gate. Boligene på Volla består hovedsakelig av lav trehusbebyggelse, med en til to etasjer, og med flest eneboliger/små punkthus.

Bebyggelsen på Vigernes er mer variert med boligblokker og eneboliger. Langs Alexander Kiellands gate er det flere boligblokker utformet som lamellbebyggelse i tre etasjer med saltak. Nærmere sentrumskjernen brytes hagebystrukturen av nyere utbygginger og transformasjonsområder.



- 1-2 etasjer
- 3-4 etasjer
- 5-6 etasjer
- 7-10 etasjer
- 11-19 etasjer
- Akse med sosial infrastruktur
- Næringsområder
- Nyere bebyggelse
- Hagebyen
- Flyvebyen
- Nabolag



Aspelin Eiendom / Geir Anders R. Ørslie

# 7.1 Bebyggelsesstruktur

**Kjeller (tettstedet)** har en sammensatt bebyggelsesstruktur. Landskapsformene og teknisk infrastruktur deler tettstedet inn i ulike delområder. Disse skiller seg fra hverandre i formål, byggeskikk, funksjon og struktur.

**Forskningsparken** preges av institusjons- og næringsbebyggelse. Området består hovedsakelig av større bygg i to til fem etasjer, med flate tak og et funksjonalistisk uttrykk. Materialbruken domineres av betong, stål og tegl, og flere av byggene har et lukket preg. Flere områder er inngjerdet. Bebyggelsen er delvis organisert i tun og følger interne adkomstveier.

Langs Fetveien finnes et **nærserver med handel og service**. Bebyggelsen er oppført i en til tre etasjer, hovedsakelig med flate tak. Lengre øst ligger Åråsen fotballstadion, med kombinerte forretninger og leiligheter i tre etasjer rundt store deler av stadion.

Bebyggelsesstrukturer vist på illustrasjonene:

1. "Nærserveret"
2. Kvartalstruktur
3. Flyplassområdet
4. Forskningsparken
5. Nitteberg (nyere boliger)
6. Lamellstruktur
7. Sosial infrastruktur

**Flyvebyen og boligområdet sør for forskningsparken** består hovedsakelig av eneboliger på en til to etasjer, med saltak eller valmtak.

Vest og nord for Flyvebyen ligger **nyere boligområder** dominert av moderne rekkehus og leilighetsbygg oppført etter 2010, i hovedsak to til tre etasjer og flate eller pultformede tak. Områdene har en tydelig struktur med likt orienterte boliger og integrerte grøntområder.

**Mellom de ulike hovedområdene** finnes det små klynger med både eldre og nyere småhus i én til to etasjer, og lav blokkbebyggelse. Bebyggelsen følger terrenget og områdene er tilpasset landskapet. Teknisk infrastruktur binder områdene sammen. Dette gir Kjeller et sammensatt, men funksjonelt lesbart uttrykk.



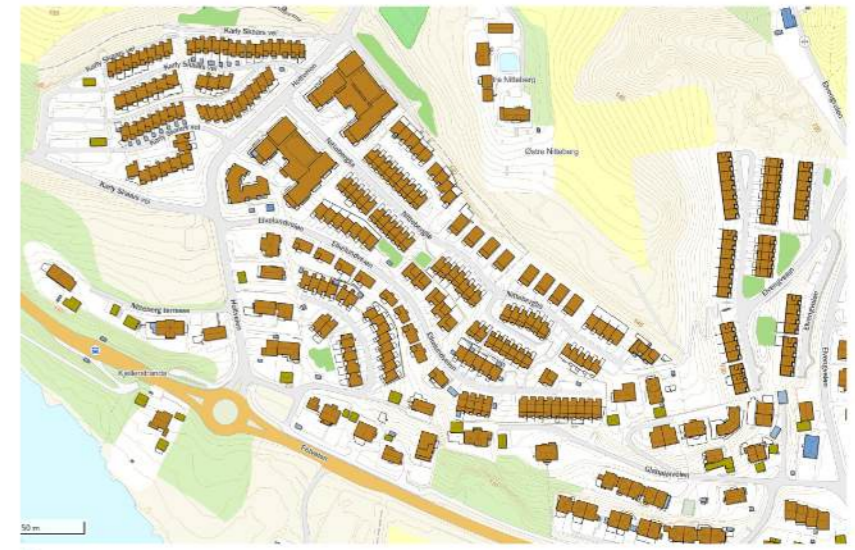
2



3



4



5



6



7



1

# 7.2 Byrom

Byrom er de offentlig tilgjengelige rommene mellom bygninger som er tilrettelagt for ferdsel, opphold og møter. Bygningenes fasader, byggeskikk og utforming påvirker opplevelsen av byrommene, og har betydning for opplevd trygghet og trivsel.

Bygningsmassen i utviklingsområdet er **teknisk-industrielle formålsbygg**. Dette gir seg uttrykk i dimensjoner, sammenhenger, utforming og materialbruk. Deler av bygningsmassen er også reist for å kunne tas enkelt ned igjen og bærer preg av det. Bygningsfasadene er lukkede, med klare skiller mellom inne- og utearealer.

Området har, med unntak av en sentral minnelund, **ikke planlagte sosiale rom**. Arealene ved den sivile delen av flyplassen fungerer som et samlingssted blant annet ved den årlige flydagen.

Minnelunden, Måsan, infrastruktur som flystripe, eldre porter og taksebaner og rom skapt av eksisterende bygningsmasse har **potensiale for utvikling** av bygater og byrom med historisk dybde.

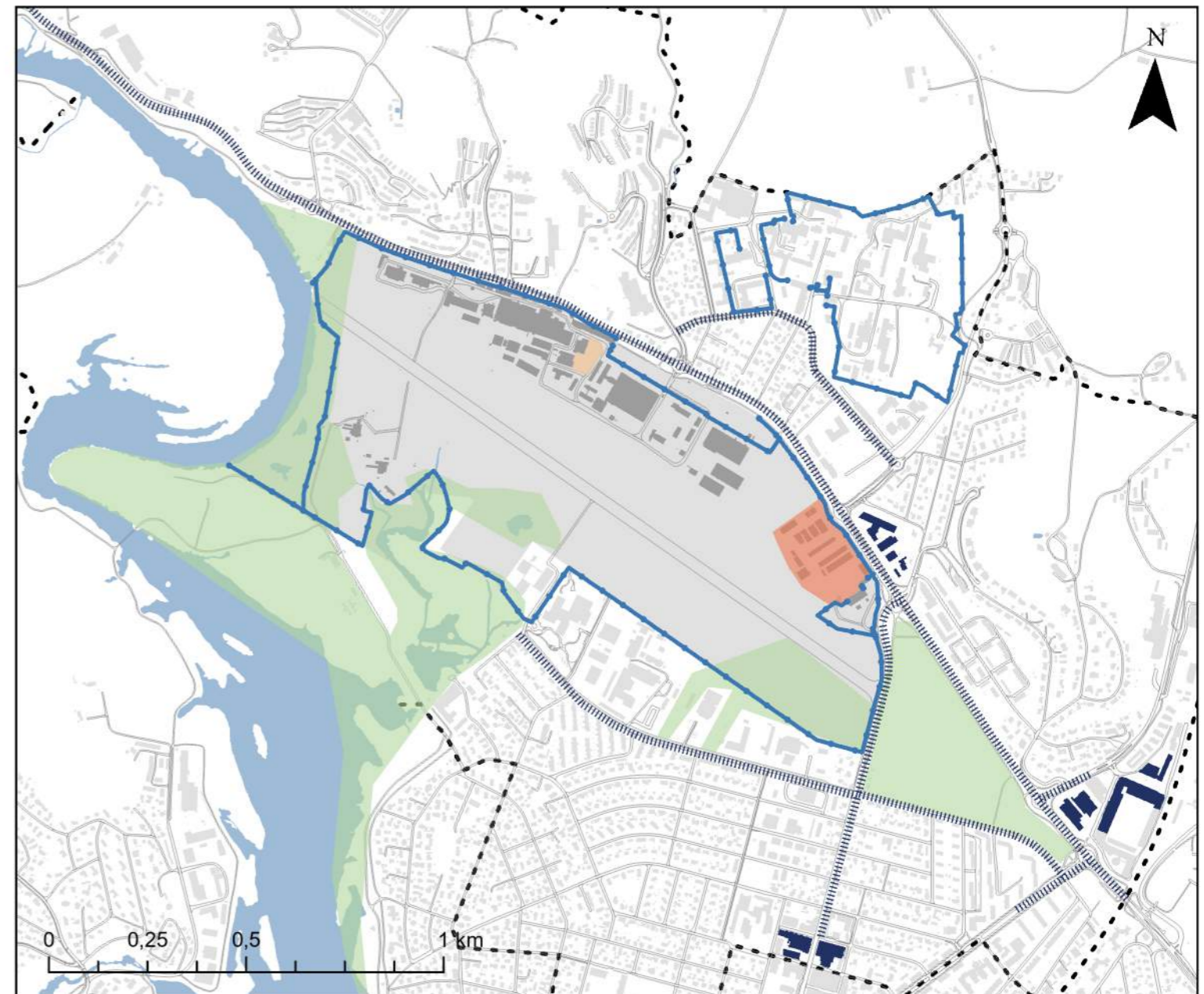
De eksisterende **nærsentrene** nord for Fetveien og kombinerte butikk/handelssentre langs Storgata vil påvirke hvor handelsfunksjoner legges i en ny bydel.

**Nord for flyplassområdet** består analyseområdet

av næringsbygg og boliger. Området er preget av store asfalterte parkeringsplasser og mangel på offentlige grøntarealer. Lukkede arealer bidrar til at området har liten kapasitet for samhandling og sosiale møter.

**Flere større veier** sikrer adkomst, men utgjør også barrierer mellom ulike områder. Fetveien en tydelig barriere med mye trafikk og få overganger. I nord-sørlig retning forsterkes barrierefunksjonen av gjerder, lukkede fasader og høydeforskjeller ned mot utviklingsområdet. Fetveien med veikryssene Storgata, Rolf Olsens vei og Alexander Kiellands vei og jernbanelinja vanskeliggjør koblinger mellom boligområder, idrettspark og næring østover.

**Sør for flyplassen** er Vestbygata og de utbygde arealene mot flyplassen viktige muligheter for etablering av fremtidige forbindelser, med potensiale for å koble sammen og tilrettelegge eksisterende grøntarealer. Den grønne ringen vil også være en viktig forbindelseslinje øst/vest, og for utforming av byrommene i en framtidig plan.



- Gjerder
- Barrierer i form av veier
- Utviklingsområdet
- - - - - Analyseområdet
- Grøntområder
- Sivil småflyhavn
- Minnelund
- Bygninger på utviklingseiendommen
- Nærsenter



Foto: Aspelin Eiendom, Geir Anders R. Ørslien



Foto: Aspelin Ramm/KAMS



Foto: Aspelin Ramm/KAMS



Foto: Aspelin Ramm/KAMS

# 7.3 Sol og skygge

Illustrasjonene viser sol- og skyggeforhold på utviklingseiendommen 20. mars (vårjevndøgn) og 21. juni (sommersolverv) kl. 10-14 og 14-18.



20. mars kl. 10-14 – viser der det er skyggeforhold for hele tidsrommet



21. juni kl. 10-14 – viser der det er skyggeforhold for hele tidsrommet



20. mars kl. 14-18 – viser der det er skyggeforhold for hele tidsrommet



21. juni kl. 14-18 – viser der det er skyggeforhold for hele tidsrommet

# 7.4 Støyforhold

## Behov for støyskjerming langs veien.

En betydelig kilde til støy i området er riksvei 22 (Fetveien), som går langs nordsiden av flyplassområdet. Veien fungerer som en hovedferdselsåre for trafikk inkl. tungtransport, og har en høy årsgjennsnittstrafikk (ÅDT).

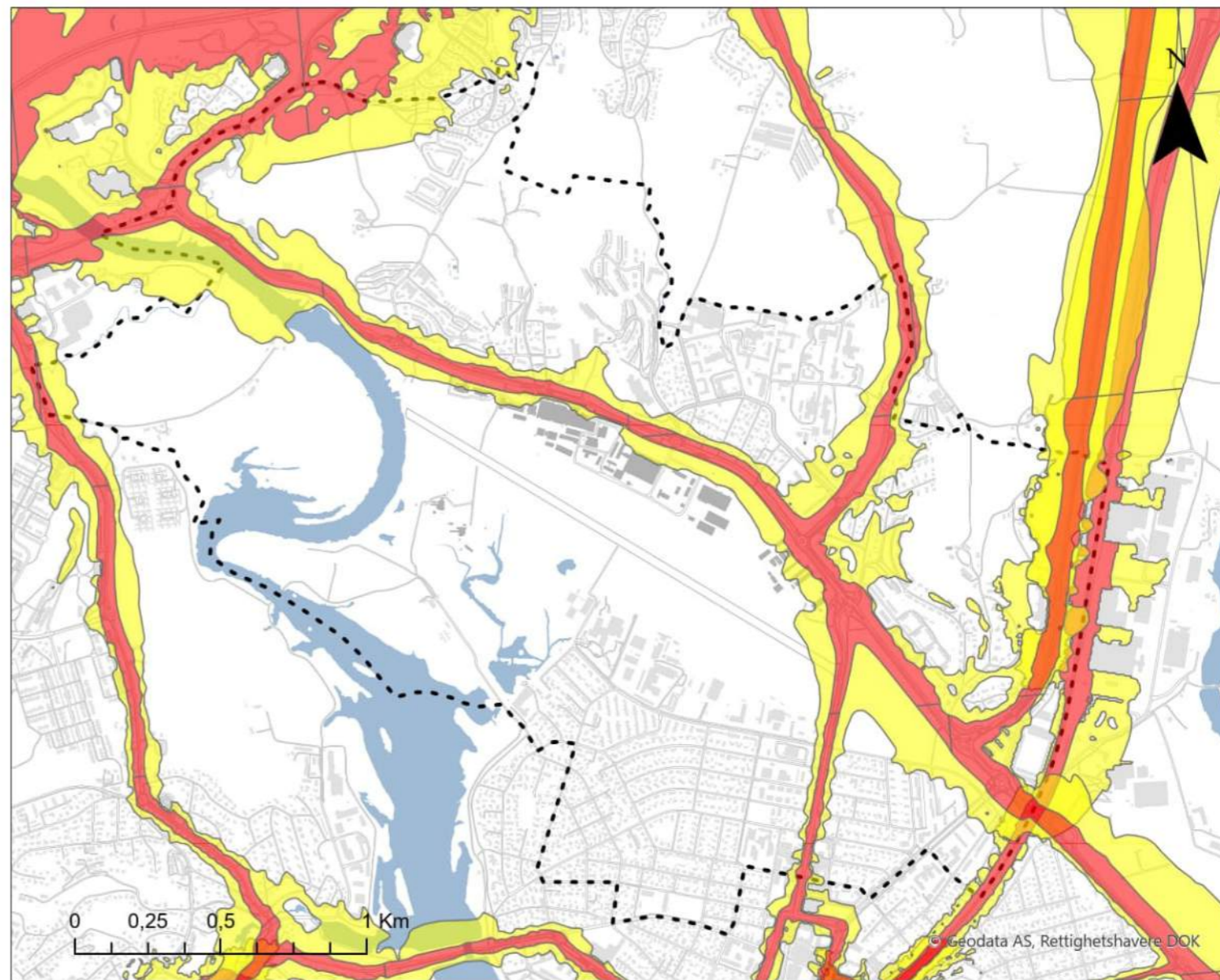
Andre viktige og trafikkerte veier som bidrar til det samlede støynivået i analyseområdet, er riksvei 226 (Skedsmo kirkevei), Rolf Olsens vei og Storgata. ÅDT for de mest sentrale veistrekningene omtales nærmere i kapittel 8.2 Trafikkbelastning.

Støy fra riksvei 22 og Storgata er mest relevant for flyplassområdet. Med unntak av bebyggelsen på flyplassområdet som skjermer for støy inn på deler av området, er det ingen støyskjerming langs veien.

I tillegg kommer støy fra den militære og sivile flytrafikken på Kjeller. Ved en avvikling av flyplassdriften vil disse støykildene opphøre, noe som vil bidra til å redusere det totale støynivået i området.

Støykilde	Støysone			
	Gul sone		Rød sone	
	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07	Utendørs støynivå	Utendørs støynivå i nattperioden kl. 23-07
Vei	$L_{den} > 55$	$L_{SAF} > 70$	$L_{den} > 65$	$L_{SAF} > 85$
Bane	$L_{den} > 58$	$L_{SAF} > 75$	$L_{den} > 68$	$L_{SAF} > 90$
Luftfart	$L_{den} > 52$	$L_{SAS} > 80$	$L_{den} > 62$	$L_{SAS} > 90$
Industri, havner, terminaler	Uten impulslyd: $L_{den} > 55$ Med impulslyd: $L_{den} > 50$	$L_{night} > 45$ $L_{AFmax} > 60$	Uten impulslyd: $L_{den} > 65$ Med impulslyd: $L_{den} > 60$	$L_{night} > 55$ $L_{AFmax} > 80$
Motorsport	$L_{den} > 45$ $L_{SAF} > 60$	Aktivitet bør ikke foregå	$L_{den} > 55$ $L_{SAF} > 70$	Aktivitet bør ikke foregå
Skytebaner	$L_{den} > 35$ $L_{AFmax} > 65$	Aktivitet bør ikke foregå	$L_{den} > 45$ $L_{AFmax} > 75$	Aktivitet bør ikke foregå

Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)



- Analyseområdet
- Gul støysone
- Rød støysone

# 7.5 Blågrønne strukturer

Nittelva og Nebbursvollen utgjør byens største og viktigste tilgjengelige blågrønne område, men flere steder mangler forbindelse til elvelandskapet.

Nittelva binder sammen flere av Lillestrøms områder. Mens enkelte steder har tilrettelagt eller opparbeidet tilgang til elva, mangler det gode forbindelser mellom byen og elvelandskapet andre steder. Innenfor utviklingsområdet er elva i dag stengt for allmennheten.

Ved Stranden finnes en elvepromenade som følger Nittelva vestover mot Hvam. Skogområdene i analyseområdet er fragmenterte, med kun mindre partier av sammenhengende skog. De største skogområdene finnes på Nitteberg, Dumpa og Nebbursvollen. Skogområdet ved Dumpa er avstengt med gjerder.

Riisbekken er åpen fra omtrent OsloMet og nordover, men er lagt i rør sørover – slik som flere mindre bekker på Kjeller.

Store deler av flyplassområdet består av jordbruksarealer. I tillegg finnes våtmarksområdene Sogna og Måsan, samt enkelte myrpartier som er rester etter den tidligere, store «Måsanmyra».

I Lillestrøm sentrum, nord for jernbanelinja, er de grønne områdene begrenset til Vollaparken, Rådhusparken og noen mindre, lokale lekeplasser og parker, samt turveien på flomvollen langs Nittelva. Turveien på flomvollen gir noe tilgang til natur, men park- og lekeområdene består hovedsakelig av gressflater med begrenset innhold og attraktivitet, ifølge byutviklingsplanen. Rådhusparken er den eneste grønnstrukturen med en betydelig størrelse i det sentrale Lillestrøm.

Nebbursvollen har store sammenhengende grøntområder med skog og åpne sletter. Området er tilrettelagt for ulike aktiviteter som frisbee golf, fotball, turstier og piknikområde. Her ligger også

Nebbursvollen friluftsbad.

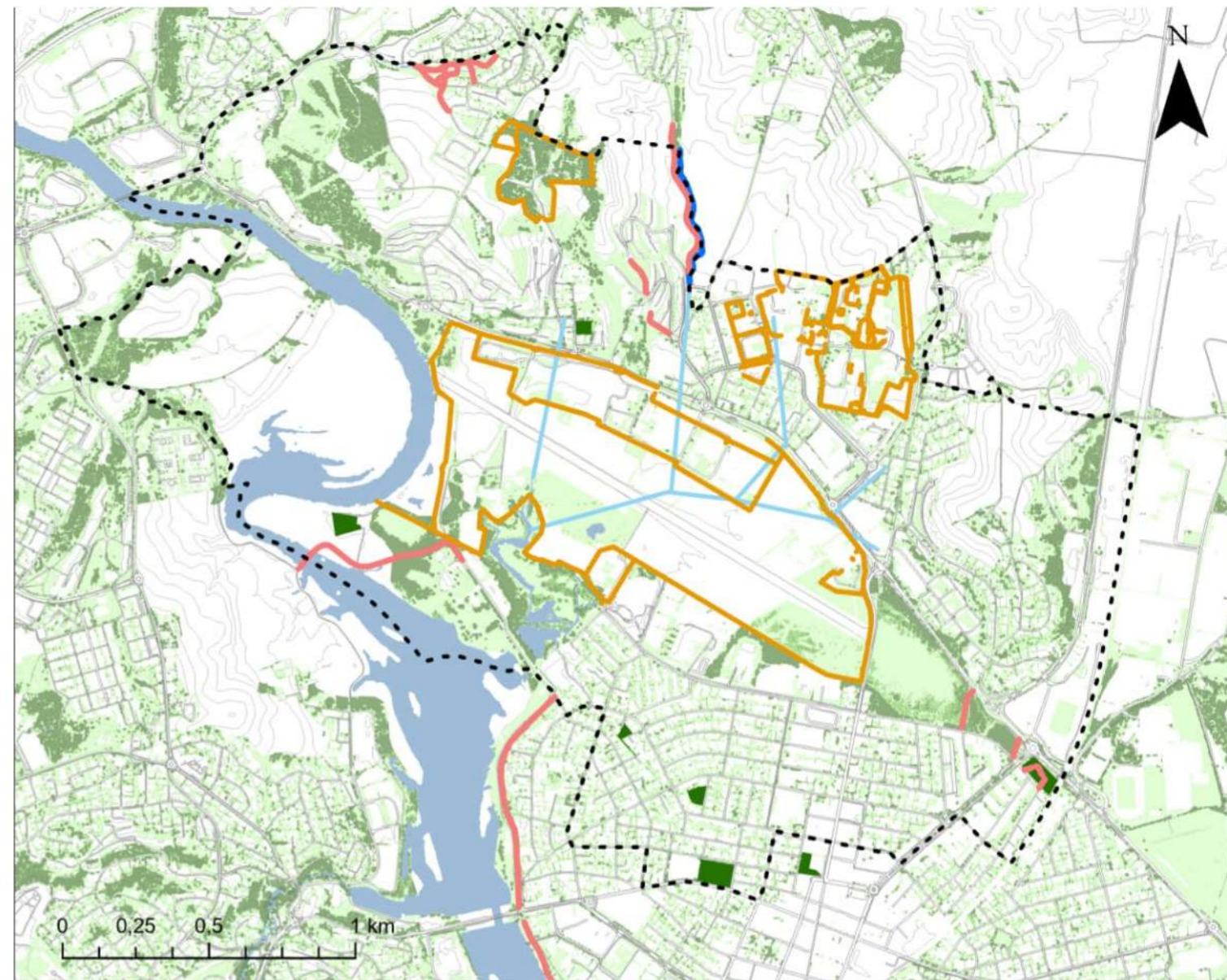
Øst for analyseområdet ligger Åråsen og idrettsparken. Disse områdene er viktige for rekreasjon og aktivitet. Riksvei 22 er en stor barriere og forbindelser til området må forbedres.

**Byutviklingsplanen** fremhever Nittelva som en av 11 designstrategier – «Nittelva som hjerte i byen». Kjeller flyplass er en viktig «brikke» i realiseringen av den grønne ringen rundt Lillestrøm by. Flere steder er det anlagt turvei på og langs flomvollen, som gir mulighet for ferdsel og naturopplevelser langs elva. Flomvollen i sentrum er en del av den grønne ringen. Planen peker også på at Vollaparken er lite brukt, og burde utvikles med mer innhold og kvalitet.

Den største barrieren i dag er gjerdene som stenger av flyplassområdet, spesielt langs Nittelva, hvor det kunne vært etablert turvei og viktig forbindelseslinjer. Også øvrige grøntarealer på flyplassområdet er utilgjengelig for allmennheten.



Nebbursvollen friluftsbad, Måsan i bakgrunnen



- |  |             |
|--|-------------|
| — Gang- og turveier (i grønne arealer) | ■ Busksjikt |
| — Barrierer - Gjerder                  | ■ Feltsjikt |
| — Bekk                                 | ■ Tresjikt  |
| — Bekk i rør                           | ■ Park      |
| — Elv                                  |             |



Foto: Aspelin Eiendom / Geir Anders R. Ørslien



Sogna

# 8.1 Veisystemer

Sentrale tilførselsveier som overlapper med bussruter og store parkeringsarealer på Kjeller.

## Veier

Den største innfartsåren gjennom analyseområdet er riksvei 22 (Fetveien). Den strekker seg fra vest til øst, langs nordsiden av flyplassområdet.

Fra riksvei 22 går det flere viktige ferdselsårer nordover, blant annet riksvei 226 (Skedsmo kirkevei) og fylkesvei 1535 (Rolf Olsens vei).

Noen av de viktige lokalveiene på Kjeller er Instituttveien, Kunnskapsveien, Gunnar Randers vei, Øvre Kjellerstuvei og Holtveien. Storgata og Alexander Kiellands gate er sentrale gater fra området til Lillestrøm sentrum.

Adkomst til den militære basen på flyplassområdet er via rundkjøring på Fetveien. Adkomst til den sivile småflyhavna er fra nord på fylkesvei 120 (Storgata).

I Lillestrøm sentrum består gatenettet for kjørende av sentrumsringen (Solheimsgata, Parkalléen, Adolph, Tidemands gate og Jonas Lies gate) og flere sentrale tilførselsveier som Storgata, Brogata, Jernbanegata og Alexander Kiellands gate. Andre viktige veistrekninger er Vestbygata, Kjellergata, Nittedalsgata og Sørums gata.

Flere av de viktige tilførselsveiene overlapper med

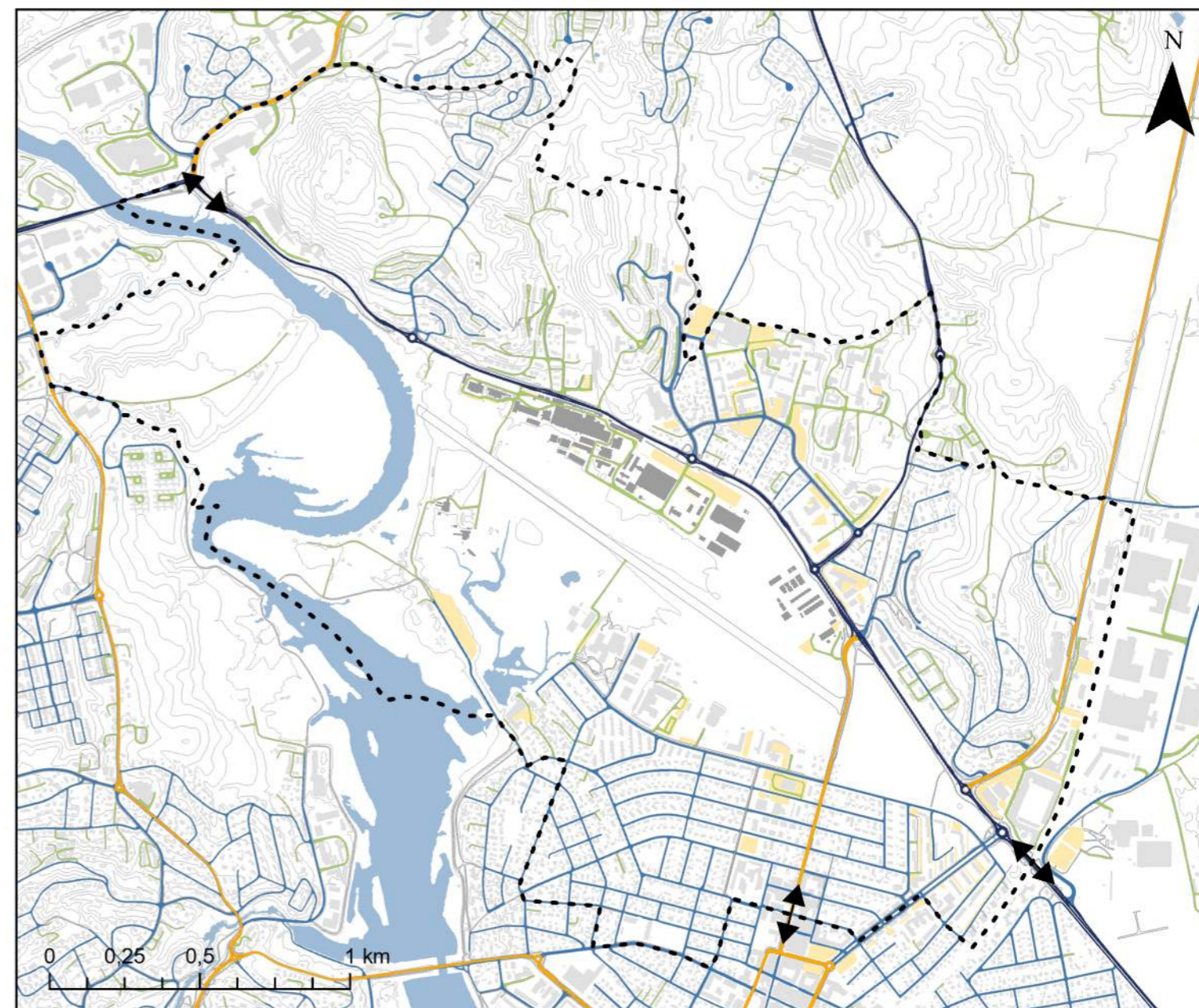
bussrutene som kobler Kjeller sammen med omkringliggende områder. Dette medfører at bussene blir stående i kø og kollektivreisende bruker lang tid inn og ut av sentrum.

Jernbanen er også en sentral ferdselsåre med hyppige avganger til Oslo og regionen ellers. Fra Måsan/enden av flystripa ved Storgata er det litt under 1,5 km til Lillestrøm togstasjon og bussterminal.

## Parkering

Den største parkeringsplassen ved flyplassen er på omtrent 12 daa (inkludert kjøre-/manøvreringsareal) og har plass til totalt 300-400 biler. I tillegg er det rundt 100 parkeringsplasser inne på basen. Småflyhavna disponerer parkeringsplass til rundt 75 biler.

Parkeringsplassene på Kjeller (nord for Fetveien) opptar mye areal. Hovedandelen er etablert som parkering på bakkenivå og utendørs. Det er flere større parkeringsplasser tilknyttet arbeidsplassene, særlig ved forsknings- og kunnskapsparken. Ellers finnes større parkeringsplass med korttidsparkering tilknyttet forretningene langs Fetveien. Gateparkering er tillatt flere steder.



- Analyseområdet
- Kommunal vei
- Fylkesvei
- Private veier
- Riksvei
- Parkering - større flater, privat og offentlig
- ↔ Primære atkomster til analyseområdet

# 8.2 Trafikkbelastning

## Høy trafikkbelastning langs hovedferdselsårene i rushtiden

**Årsdøgntrafikken (ÅDT)** varierer i analyseområdet, og følger i hovedsak veiklassifiseringen. Desto større veiklasse og høyere opp i hierarkiet veien ligger, desto mer trafikk. ÅDT framgår av kartet til høyre.

På riksvei 22 (Fetveien) er trafikken noe varierende. Det er mest trafikk på strekningen forbi småflyhavna, Måsan og Åråsen stadion med mellom 17 000 og 23 000 biler i døgnet. Vestover langs flyplassområdet ligger antall biler i døgnet på ca. 11000. Langs Stranden er antall biler i døgnet 11 643. På riksvei 22 er fartsgrensen 50 km/t.

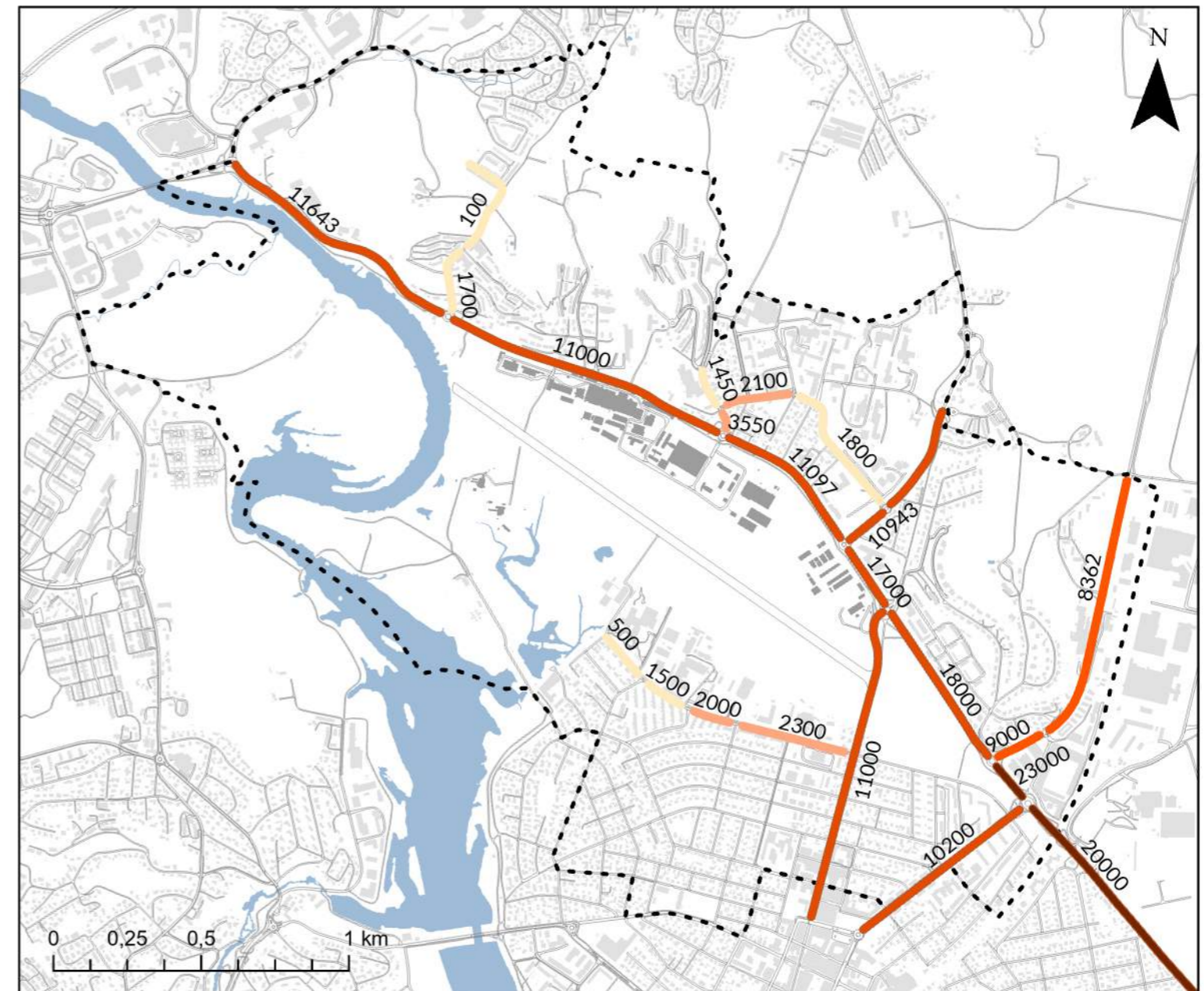
Riksvei 226 (Skedsmo kirkevei) og Rolf Olsens vei, Alexander Kiellands gate, samt Storgata inn til sentrum, er andre viktige hovedferdselsårer med en del trafikk.

Det er også en del trafikk på Instituttveien og Holtveien. Instituttveien og Kunnskapsveien er adkomstvei for flere arbeidsplasser i kunnskap- og forskningsparken, mens Holtveien hovedsakelig er

adkomstvei til boligområder. Den høye andelen biler på Holtveien kan ha sammenheng med nyere boligutbygging på Nitteberg, hvor det er oppført konsentrert småhusbebyggelse/rekkehus.

Trafikktellingene viser at det er mest trafikk på morgen og ettermiddag (rushtid). Tallene er fra 2021-2023 og er hentet fra Statens vegvesen samt kommunale oversikter. Tallene for første strekning av Kunnskapsveien (fra Fetveien) er skjønnsbaserte. Årsdøgntrafikk for flere av gatene i sentrum og noen av bolig gatene på Kjeller er relativt lav og utelatt fra oversiktskartet.

Statens vegvesens Vegkart (NVDB) viser at det totalt er registrert flere ulykker langs riksvei 22 (fra Kjellerstranda frem til krysset Fetveien/Alexander Kiellands gate). Ved krysset Vestbygata/Storgata, som er veien inn til både skoler og barnehage, er det registrert 26 ulykker. Det er i tillegg registrert en eldre ulykke (år 2005) ved Skedsmo videregående skole.



- Analyseområdet
- 0-1999
- 2000-5999
- 6000-9999
- 10000-19999
- 20000-23000

# 8.3 Kollektivtrafikk

God dekning, men utfordringer knyttet til kødannelse.

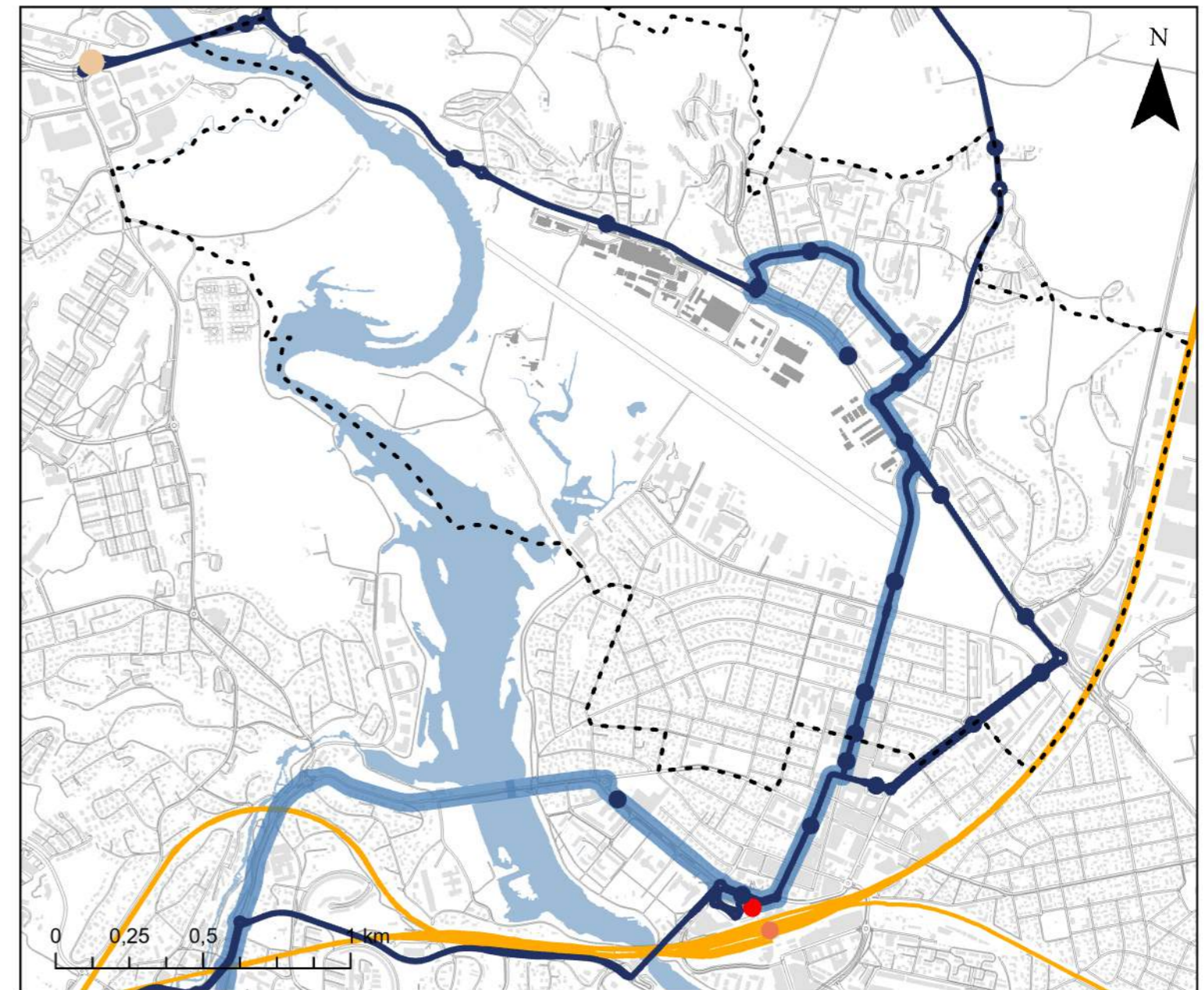
Fra Lillestrøm stasjon og inn i analyseområdet går busslinje 100, 340 og 360 forbi Kjeller. Linje 340 har i tillegg en kobling til Oslo S via Olavsgård. Linjene går hvert tiende minutt i rushtiden, og tar under ti minutter fra knutepunkt til Kjeller.

Busstrutene følger samme trase som viktige bilveier. Dette medfører kødannelse, noe som er utfordrende for kollektivreisende.

Lillestrøm stasjon ligger ved Lillestrøm bussterminal, som er endeholdeplass for mange av Ruters busslinjer. Lillestrøm stasjon er Norges tredje største jernbanestasjon målt i antall reisende, og er sentral for lokal- og regiontrafikk, fjerntrafikk og internasjonal fjerntrafikk. Stasjonen er eneste stopp for Flytoget mellom Oslo S og Oslo Lufthavn Gardermoen.

**Ruters GAP-analyse for markedsområde Nordøst** viser en stor andel og økning av bilreiser internt på Nedre Romerike, men også inn/ut av Lillestrøm til Oslo Nordøst og Øvre Romerike. Mulige årsaker kan være at kollektivtilbudet er lite konkurransedyktig, lav fremkommelighet rundt Lillestrøm stasjon, og at det i Lillestrøm og på Kjeller er gode parkeringsmuligheter for pendlere.

**Gjeldende samferdselsplan og planstrategi i Lillestrøm kommune** omtaler begge betydningen av å tilrettelegge for redusert transportbehov og grønn mobilitet- Etablering av kollektivakse fra Lillestrøm via Kjeller kan bidra til dette. Akershus fylkeskommune jobber med en prioritert trasé for buss mellom Kjeller og Oslo grense i Lørenskog. Utgangspunktet for traseen følger busslinje 100.



- Analyseområdet
- Stoppesteder buss
- Lillestrøm bussterminal
- Busslinje 100
- Busstrasé
- Olavsgård
- Lillestrøm togstasjon
- Togtrasé

# 8.4 Gang- og sykkelruter

Godt egnet for sykling, men manglende kobling mot sentrum.

Lillestrøm kommunes sykkelstrategi sier at Kjeller har et godt utbygd gang- og sykkelveinett. Flere av bolig gatene er godt egnet for sykling, med lav trafikkbelastning.

I sentrumsområdene er sykkelinfrastrukturen mindre oversiktlig. Overganger mellom gang- og sykkelvei til fortau er dårlig egnet for sykling.

Analyseområdet har fire hovedruter som utgjør de viktigste forbindelsene i bybåndet mellom Lillestrøm, Strømmen, Skjetten og Kjeller. I tillegg finnes det regionruter og lokale ruter.

Flyplassområdet er en barriere mellom Kjeller og sentrum, uten mulighet for å krysse. Utviklingen av

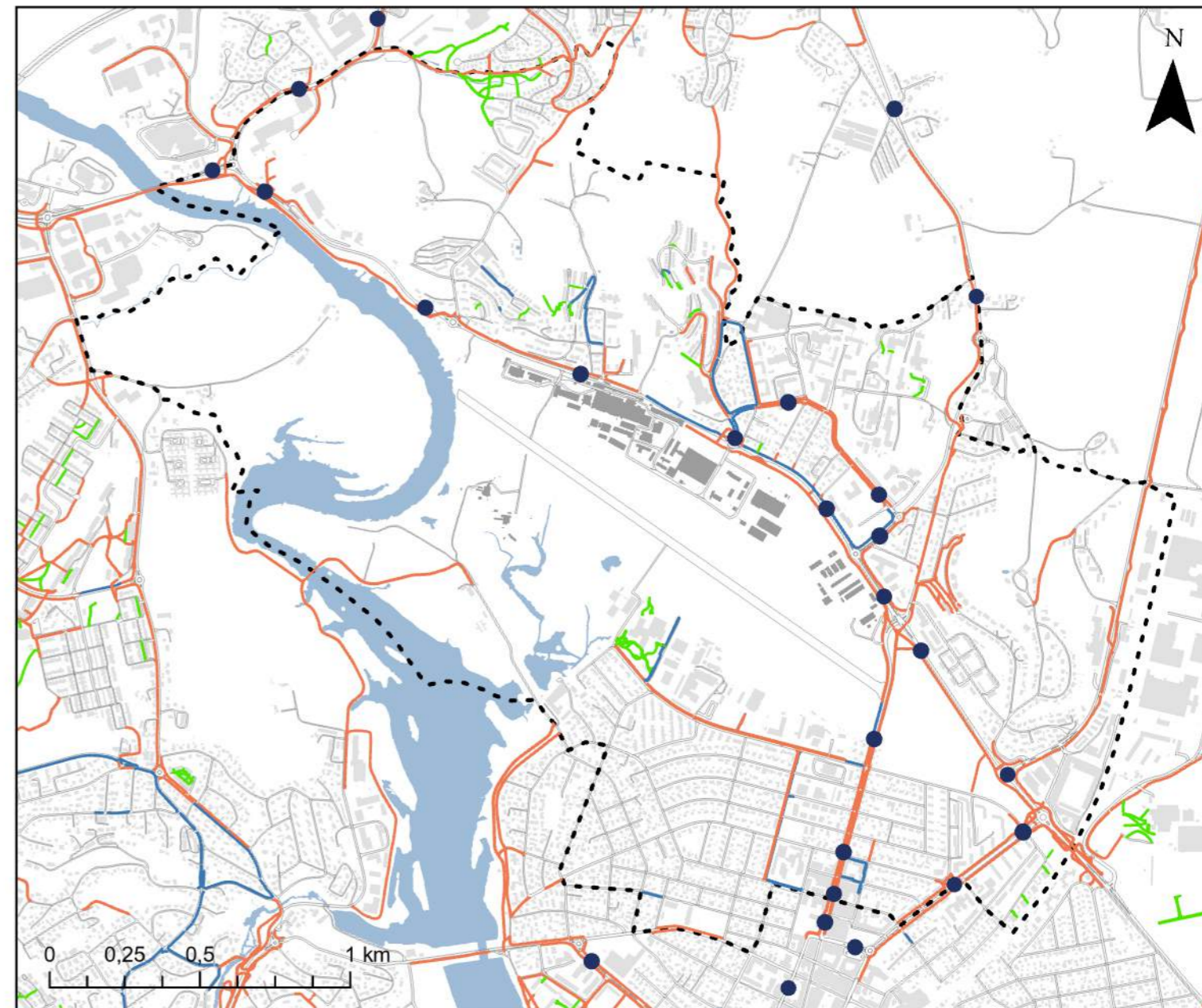
flyplassområdet kan gjøre det mulig å tilrettelegge for bedre forbindelser mellom Kjeller og Lillestrøm sentrum.

Tall fra reisevaneundersøkelsen (2020) viser at det er høyest bilandel på Kjeller og Frogner, men at det er et godt potensial for økt sykkelandelen både på Kjeller og i Lillestrøm sentrum.

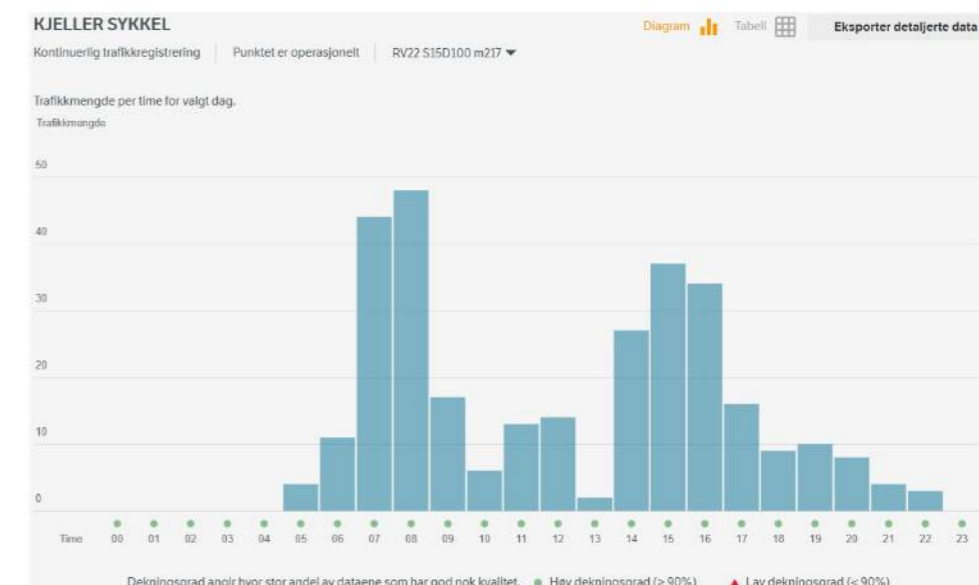
Det finnes fortau langs flere gater i Lillestrøm sentrum og på Kjeller, særlig i de mest sentrale områdene. Enkelte steder oppleves fortauene som smale og utrygge, blant annet på grunn av dårlig sikt og at fortauet deles med syklende.



Gang- og sykkelvei i Vestbygata.



- Fortau
- Gang- og sykkelvei
- Gangvei
- Busstopp
- Analyseområdet



Tabellen viser antall syklende (trafikkmengde per time) den 27.05.2025 på Kjeller.

# 8.5 Flyaktivitet

Flyplassen på Kjeller har hatt kontinuerlige flyvninger siden 1912, med både militær og sivil aktivitet. På 1930-tallet var det en kort periode med sivil ruteflyging her.

Flyplassen er del av **Forsvarets base** på Kjeller. I forbindelse med utfasing av F-16 og Sea King har ikke Forsvaret lenger behov for rullebanen.

Deler av området leies ut til **sivil flyaktivitet**. Ved stengingen av Fornebu lufthavn 1998 ble mye av småfly- og luftsportsaktiviteten i Oslo-området overført til Kjeller. I dag huser småflyhavna Oslo flyveklubb, Nedre Romerike flyklubb, Kjeller sportsflyklubb, Fly 1912, EAA (Experimental Aircraft Assosiation) og Oslo Flight Academy.

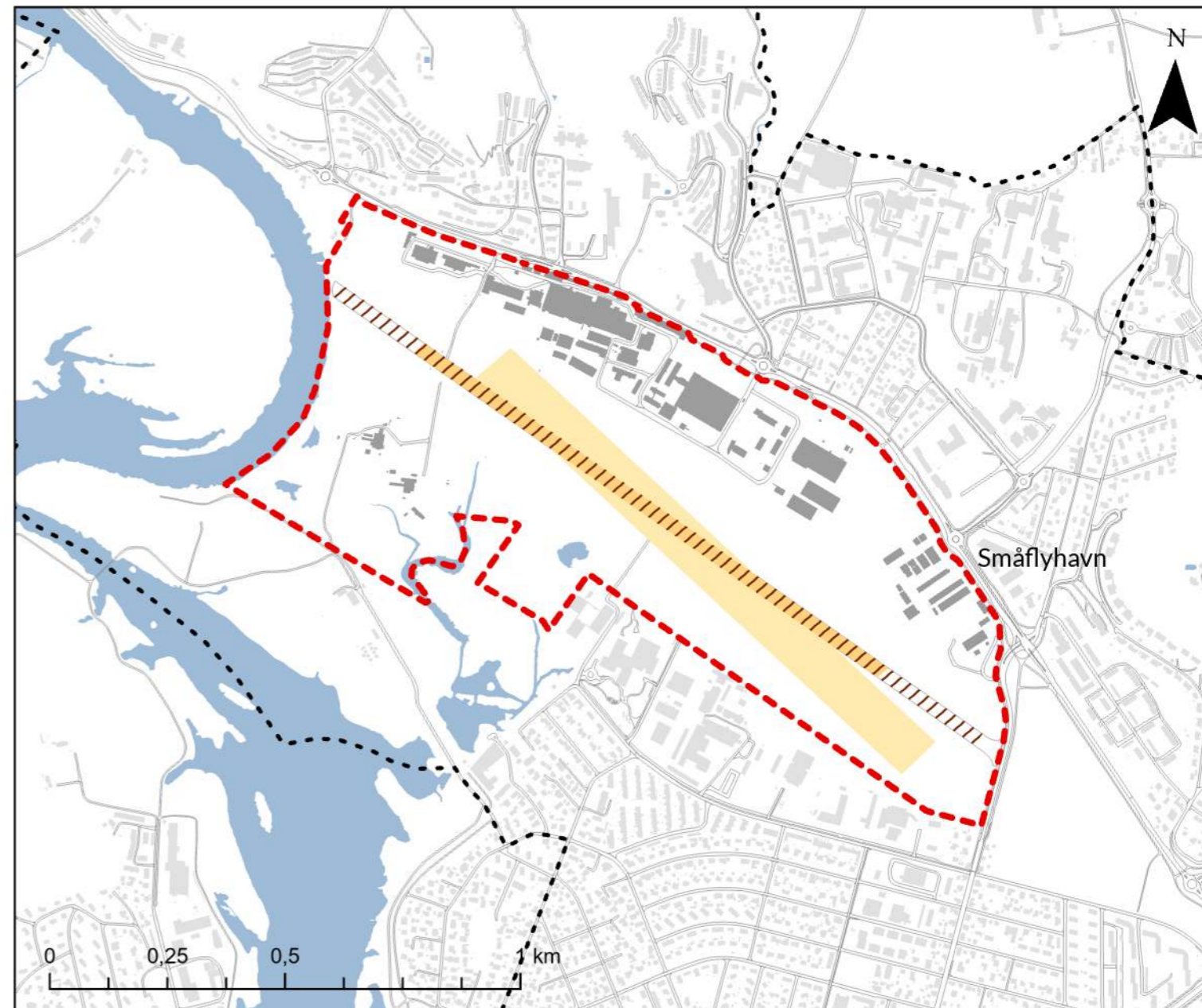
Under paraplyorganisasjonen **Kjeller flyhistoriske kulturpark** hører også en rekke klubber, stiftelser og foreninger med fokus på veteranfly til, herunder Kjeller flyhistoriske forening, Veteranflygruppa (del av Nedre Romerike flyklubb), Kjellervenner, Warbirds of Norway, Gladiatorstiftelsen og Norwegian Spitfire Foundation.

Det er rundt 500 aktive sivile piloter med base på Kjeller. Konesjon for sivil luftfart innehas av

Kjeller Aero Senter (KAS), og er på 10 000 årlige flybevegelser, det vil si 5000 flyturer (take-off og landing).

Den sivile flyaktiviteten har ingen påvirkning på veitrafikken. Ved innflygning/takeoff av F-16 stenges Storgata midlertidig for trafikk med bomber og lysregulering.

Det har vært flere flystriper på Kjeller som vist på kartet til høyre, Dagens flystripe er øst/vest-orientert. Innflygnings/takeoff-soner i vest krysser Nitelva og landbruksarealene vest for denne, mens den i øst krysser Storgata.



-  Rullebane 1948
-  Rullebane 1959
-  Rullebane 1940
-  Utviklingsområdet
-  Analyseområdet

Fram til 1930-tallet lå det på ytre flyplassen en flystripe på tvers av dagens flyplass. På indre flyplass var det landingsmuligheter i flere retninger (airfields).

# 9.1 Sosiokulturell stedsanalyse

Sosiokulturelle stedsanalyser tar utgangspunkt i at sted ikke bare består av fysiske elementer, men også hvordan ulike interessenter bruker stedet, oppfatter det og forholder seg til det.

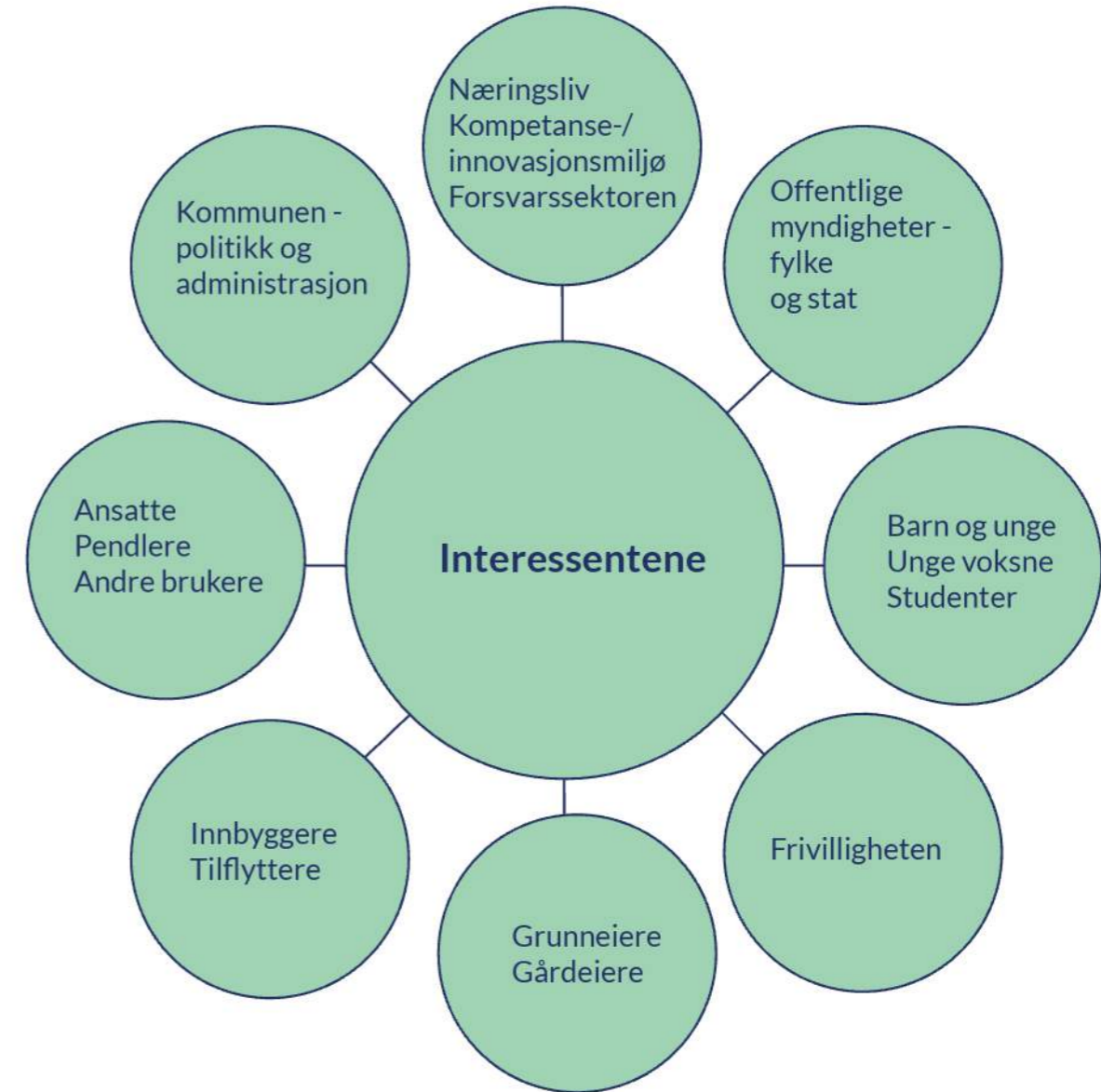
Det er flere typer bruk, oppfatninger og interesser knyttet til Kjeller flyplass, både til slik det er i dag og til hva det kan bli i framtiden. Noen interesser er sammenfallende, mens andre er motstridende.

Analysen tar utgangspunkt i innspill fra ulike aktører og interessenter med tilknytning til Kjeller. Innspillene er hentet inn gjennom dialogmøter, arbeidsverksteder og Opinions innbyggerundersøkelse.

**Aktørene** som har gitt innspill i denne delen av analysen er:

- **Sivilsamfunnet:** innbyggere, barn og unge, frivilligheten, organisasjoner og interessegrupper
- **Næringslivet:** bransjer og næringsaktører

**Offentlige myndigheters interesser** på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå framgår i andre deler av stedsanalysen og er ikke omfattet her, selv om de inngår blant interessentene.



Interessentene kan tilhøre flere grupper samtidig, og dermed ha ulike og sammensatte forståelser og vurderinger av stedet.

**Stedsbruk:** hvilke formål stedet brukes, eller ikke brukes til og hva stedet betyr for ulike interessenter.

**Stedsbilder:** ulike oppfatninger om stedet i fortiden, i dag og i framtida.

**Stedsinteresser:** interesser knyttet til hvordan stedet skal bli og prosessen dit.

## 9.2 Stedsbruk

Bruk begrenset til få aktører, men av stor betydning for mange.

Kjeller flyplass er en **militær base** som driftes av Forsvarets logistikkorganisasjon. Forsvarssektoren og forsvarsindustrien (KAMS) er de største brukergruppene på området. Deler av området leies ut til landbruks- og småflyvirksomhet.

**Småflyvirksomheten** omfatter både småflyklubbene og et veteranflymiljø med kompetanse knyttet til vedlikehold og istandsetting av historiske fly. Aktivitet omfatter også frivillige lag og stiftelser tilknyttet flymiljøet.

Gjennom virksomheten ved småflyhavna får også flere andre sivile grupper en begrenset tilgang til deler av området, gjennom aktiviteter som Den Kulturelle Skolesekken, Flydagen, og andre arrangementer. Bruken bidrar til formidling av historien, bevaring av kompetanse, bygging av pilotkompetanse, kunnskap og engasjement.

I det daglige er flyplassen ikke tilgjengelig for

hoveddelen av **befolkningen**. Flyplassområdet har likevel stor betydning for mange, gjennom familietilknytning til stedet, generell interesse for flyaktivitet, eller som identitetsmarkør. Deler av befolkningen knytter flyplassen til andre forhold, som støy, at den er en barriere, eller at den hindrer andre typer bruk, som for eksempel friluftslivsformål.

Flere **næringsaktører** utenfor basen har koblinger til virksomheter inne på utviklingsområdet, men er ikke selv brukere av området. At utviklingsområdet er en gammel flyplass med aktiv bruk oppfattes som interessant, men ikke nødvendigvis som noe som har en praktisk nytte. Flere viser også til at flyplassen fungerer som en barriere i dag.



Illustrasjonen er KI-generert (Copilot)

# 9.3 Stedsbilder

## Kjeller som militær base

Fra perspektivet til hovedbrukerne av flyplassen, Forsvarssektoren og Forsvarsindustrien, er sikkerhet et vesentlig aspekt ved Kjeller flyplass som sted. En konsekvens av dette og en viktig del av stedsbildet er at flyplassen som sted er stengt for allmenheten.

Noen aktører, både innen næringslivet og blant innbyggere, oppfatter flyplassen som en barriere i dag:

- «Det er sperret av med høye gjerder - trist! Kun et par dager i året åpnes det opp for flyshow. Området er stort, åpent og kan planlegges godt med store felles uteområder, det kan legges til rette for fysisk aktivitet for alle».



Enkelte næringsaktører påpeker at det er utfordrende å se for seg hva flyplassen er og kan bli, blant annet fordi den er avstengt, og at området oppleves mindre som sted og mer som en samling funksjoner:

- «Opplevelsen av Kjeller – vanskelig å forstå. Når er man her? Stedet er vanskelig å finne blant aktørene. Hva er det man drar til? Hvordan kan man tette hullene mellom kvalitetene som finnes og det som mangler?»

## Levende historie - eller historie?

Kjeller er Norges eldste og fortsatt operative flyplass, hvor materiell og immateriell kulturarv møtes. Denne forståelsen deles av flere aktører, både innbyggere, i frivilligheten og blant andre interessenter.

De kulturhistoriske verdiene er en viktig grunn til at mange ønsker å ivareta flyaktiviteten på Kjeller:

- «Det må fortsatt være fly i lufta da Kjeller flyplass har mange veteranfly og kompetanse til å drifte disse. Det er kultur som ikke må forsvinne»
- «Jeg mener Kjeller flyplass er et historisk landemerke som bidrar med arrangementer som flydagen og gjør meg stolt av å bo i Lillestrøm»

For andre, både innbyggere og for næringsaktører, er funksjonen som flyplass noe det er naturlig å gå videre fra, samtidig som flere også mener at deler av historien bør ivaretas:

- «Kjeller må videre som alle andre steder»
- «Legg ned flyaktivitet, men utvikle et godt tilbud med tanke på flyhistorien, museum osv»

## Lyden av Lillestrøm

For noen er Kjeller flyplass en del av egen historie, lokal identitet og særpreg og av den grunn viktig å ta vare på:

- «En historisk plass som har vært der fra 1912, og en arbeidsplass for tusenvis av lillestrømlinger»

Lyden og synet av flyaktivitet er for flere en viktig del av stedsforståelsen, kanskje henger dette sammen med at størstedelen av området er avstengt for allmenheten.

Der Moss har celluloselukta, har Lillestrøm lyden og synet av fly i lufta:



Lyden av fly i lufta. Foto: Kjeller flyhistoriske kulturpark

- «Fly er en viktig del av identiteten til Lillestrøm by»
- «Flyplassen er hele sjarmen med Lillestrøm»
- «Må være slik det er med en aktiv småflyplass med fly i lufta. Høre lyden av småflyene»

## Våtmarksområdet Kjeller

Før flyplassen ble flyplass var området del av det karakteristiske elve- og våtmarkslandskapet i Lillestrøm. Vann og våtmark er en viktig del av identiteten til området også i dag, enten det handler om overvann, flom og grunnvannsproblematikk, naturmangfold, myggplage eller turmuligheter. Flere har pekt på utfordringer knyttet til flom:

- «Nærme Nittelva og over tid utsatt for konsekvenser av klimaendringer, som eks flom eller økt vannføring i Nittelva»

Andre har fremhevet muligheten sammenhengen til vannet har:

- «Dersom man inkluderer grøntarealer og gode naturlige overvannsløsninger på området kan det bli svært fint».

Åpning av flyplassområdet gir friluftslivsmuligheter. Mange av de eksisterende våtmarksområdene i Lillestrøm er i dag lite tilgjengelige. Utvikling av området kan gi muligheter for å etablere bynære og tilgjengelige våtmarksområder tilsvarende Mariebergskogen i Karlstad.

## Kjeller som sentrum for forskning

Mange av dagens virksomheter på Kjeller har vokst

fram med utgangspunkt i flyplassen. Samtidig har disse en identitet og verdifull historie i seg selv. For noen er dette den mest kjente historien:

- «Få personer er kjent med Kjeller, men nevnes atomreaktoren er det gjenkjennelig».



Kjellers historie som senter for teknologi, kjernekraft, forskning og luftfart kan løftes fram som noe utviklingen kan dreie seg rundt. Bildet deles både av lokale innbyggere og næringsaktører, og kobles både sammen med og bort fra fortsatt flyplassdrift:

- «Forskningsinstitutter og andre (bør) slå ring om flyplassen for å bla utvikle fossilfri luftfart. Her ligger potensiale for stor verdiskapning»
- «Legge Fetveien i tunnel og knytte ny bydel til Kjellerinstituttene til å bli et ledende teknologi- og forskningscenter i landet».

# 9.4 Stedsinteresser

Mange synspunkter på framtidig utvikling og stor interesse for å kunne delta i prosessen.

**Innbyggerundersøkelsen gjennomført av Opinion i 2025** viser at for de som er negative til å kjøpe bolig på området i fremtiden henger dette sammen med tema som stedets kulturhistoriske betydning, overbelastning av trafikknett og kommunale tjenester, motstand mot fortetting, alternativ bruk (ikke nødvendigvis knyttet til videre flyaktivitet) og manglende sentralitet.

Blant de som er positive henger dette sammen med stedets sentrumsnærhet, mulighet for nye moderne boliger, utvidelse av tilbud og arbeidsplasser, reduksjon av støy og potensiale for grøntarealer.

I noen tilfeller vektlegger interessenter samme forhold, men konkluderer ulikt:

- «En flyplass bør ikke ligge i en by, som er i naturlig vekst. Av både sikkerhets- og støyhensyn. Særlig mht verdensbildet i dag, med økt risiko for krig»
- «Bevar flyplassen som flyplass, særlig i disse tider med usikkerhet og krig i alle verdensdeler»

Flere gir uttrykk for at de ønsker seg fortsatt flyplass, men at dersom flyplassen skal utvikles, bør flyplasshistorien bevares:

- «Det er synd at flyplassen legges ned, og at kommersielle krefter tar over. Men når det nå en gang er bestemt, så håper jeg at flyplasshistorien blir ivaretatt»

Innbyggerundersøkelsen viser at interessen for **bevaring av flyplassen** som flyplass er stor, men den er ikke lik i alle befolkningsgruppene.

Avhengig av hvor man bor rundt flyplassområdet, er det også ulike opplevde **utfordringer**. Innbyggerne på Kjeller opplever mer støy fra fly,

mangel på grøntområder og begrensninger på kollektivtransport enn innbyggerene på Vigernes, Volla og i Lillestrøm sentrum. De har også lengst reisevei til møteplassene de bruker mest.

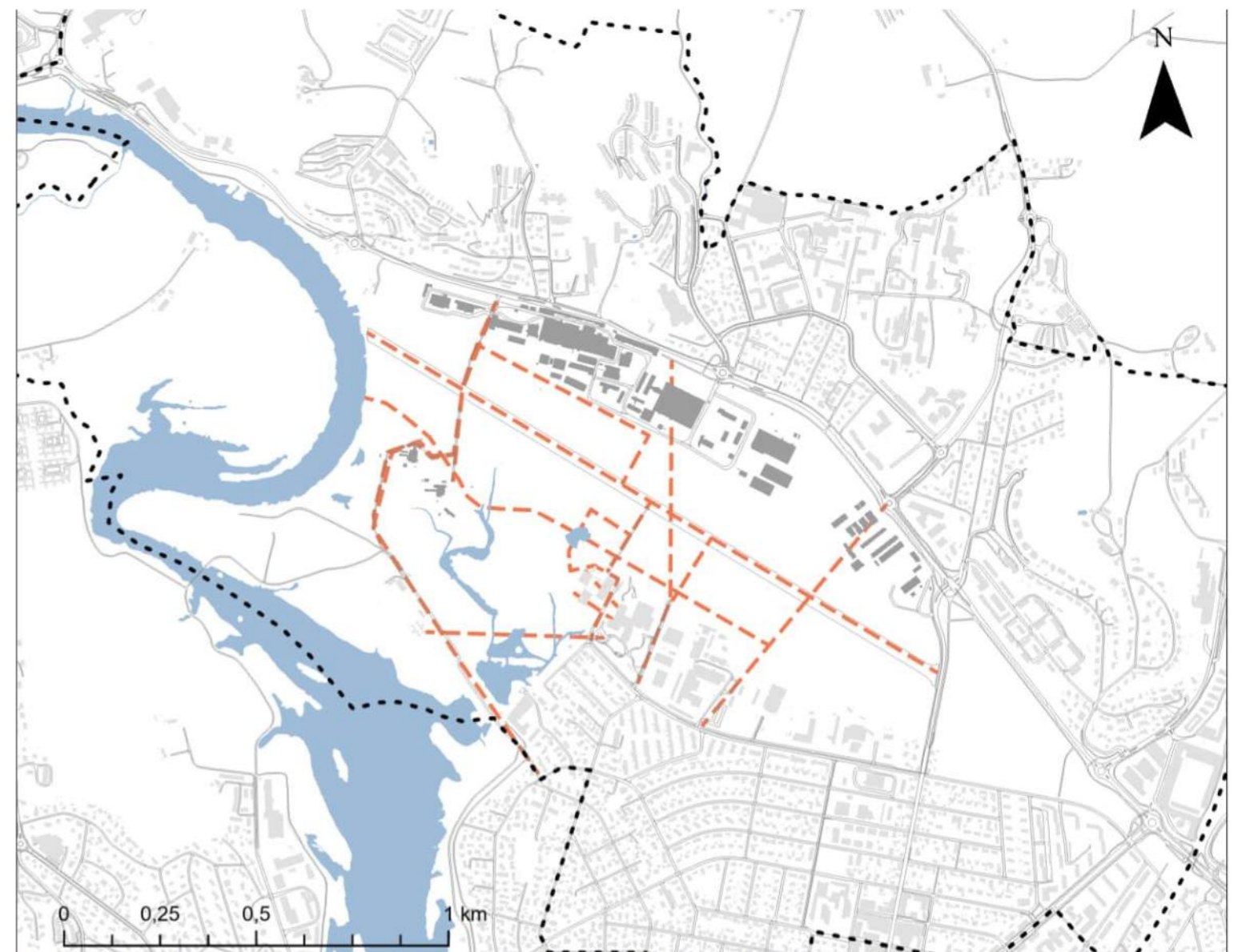
**Nærhet til Lillestrøm sentrum og offentlig transport** er de viktigste faktorene for områdets framtidige popularitet. Andre faktorer vektlegges ulikt i de ulike befolkningsgruppene. Kjellers historiske betydning og bevaring av flyplassen er særlig viktig for seniorene, mens barnefamilier og innbyggere i etableringsfasen vektlegger nærhet til arbeid, studier, skole, barnehage og butikker.

Tilstrekkelige **grønt- og rekreasjonsområder**, variert og gjennomtenkt byutvikling og utbedret infrastruktur er andre gjennomgående tema som er spilt inn av mange.

I et **arbeidsverksted med elevrådet ved Sophie Radich** kom det inn flere innspill til den framtidige utviklingen av flyplassområdet som friområder, idrettstilbud, handel og servering. Flere omtalte betydningen av gode kollektivtilbud, og muligheten for å etablere et flymuseum.

Blant **innbyggere og næringslivet** ser flere muligheten for å bruke området til innovative og bærekraftige løsninger som kan gi Lillestrøm et unikt preg som møter framtidens behov:

- «Arealene som finnes på flyplassområdet er velegnede for andre typer virksomheter, enten det er videreutvikling av eksisterende virksomheter i forskningsparken, nyetableringer, eller konferanser. Deler av eksisterende bygningsmasse kan også være egnet for produksjon eller bruk i forskningsammenheng»



Foreslåtte nye forbindelser over flyplassområdet og i nærområdet fra arbeidsverksted i elevrådet ved Sophie Radich skole

## Forventninger til prosess

Det finnes ulike meninger og forventninger til prosessen. Noen mener det burde vært gjennomført folkeavstemming i saken, andre viser til for mye eller for lite vektlegging av enkeltinteresser i saken:

- «Jeg opplever at kommunestyret har tatt en beslutning basert på ønsker og behov for utbyggere, og ikke tatt hensyn den historiske verdien som Kjeller flyplass har»
- «Det er ikke greit å ta en sånn beslutning uten å spørre innbyggerne først»
- «Slutt å høre på flyplassentusiastene, legg ned den forferdelig stygge bygningsmassen og riv ned piggrådgerdene.»

Flere bekymrer seg for at utfordringer knyttet til trafikk, grunnforhold, kriminalitet og forurensing vil bli enda større med en utvikling på Kjeller, eller at

temaene ikke blir utredet grundig nok i saken:

- «Det kan ligge mye «udetonerte» bomber osv krigsmateriell fra krigen i bakken.. med tanke på barn + veldig mye forurensing i jorden»
- «Undersøk grunnen skikkeleg. Og ta høgde for flom!»

Blant de fleste aktørene er det en tydelig forventning om å få delta i prosessen. Dette gjelder både innbyggere og ulike private grupperinger, men også blant næringsaktører.

Flere har gitt uttrykk for at de ønsker å arbeide for fortsatt flyplass, samtidig som de ser det som positivt at de samtidig kan delta i kommunale prosesser med innspill til alternative måter å ivareta flyhistorien eller egne interesser på.



# 10.2 Samlet stedsanalyse

Kartet identifiserer områder der ulike funksjoner som nærsentre, offentlige tjenester og trafikale forbindelser samles. Områdene kan være interessante å undersøke videre som utgangspunkt for å videreutvikle viktige kvaliteter, realisere muligheter og løse utfordringer i kommende planarbeid.

## Viktige kvaliteter

**Naturlandskap og grøntområder:** Nittelva, grøntområdene Sogna og Måsan og hagene i hagebyen har kvaliteter av betydning både for stedsidentitet, biodiversitet, som vannabsorbent, karbonlagring og for friluftsliv.

## Historiske strukturer og bebyggelse:

Flyplassbebyggelsen, Flyvebyen, hagebyen med flere andre områder kan være utgangspunkt for stedsutvikling med særpreg og identitet, og gjennom dette bidra til sosial og klimatisk bærekraftig utvikling.

**Topografiske forhold:** Det flate landskapet er godt egnet både for gående og syklende.

## Utfordringer

**Komplekst bilde innen naturfare:** Potensialet for sammenfallende hendelser (elveflom og styrtregn) sammen med eksisterende grunnforhold og en teknisk infrastruktur med behov for oppgradering må vises særlig oppmerksomhet i planprosessen.

**Underdekning på grøntarealer og arealer til kommunale tjenester:** Mangelen på parker og grønne arealer påvirker fritidstilbud og stedskvaliteter. En kommende utbygging vil også medføre et behov for utvikling innen skole, barnehage og innen helseområdet.

**Manglende forbindelser og barrierer:** det mangler gode forbindelser mellom elv og by. Det

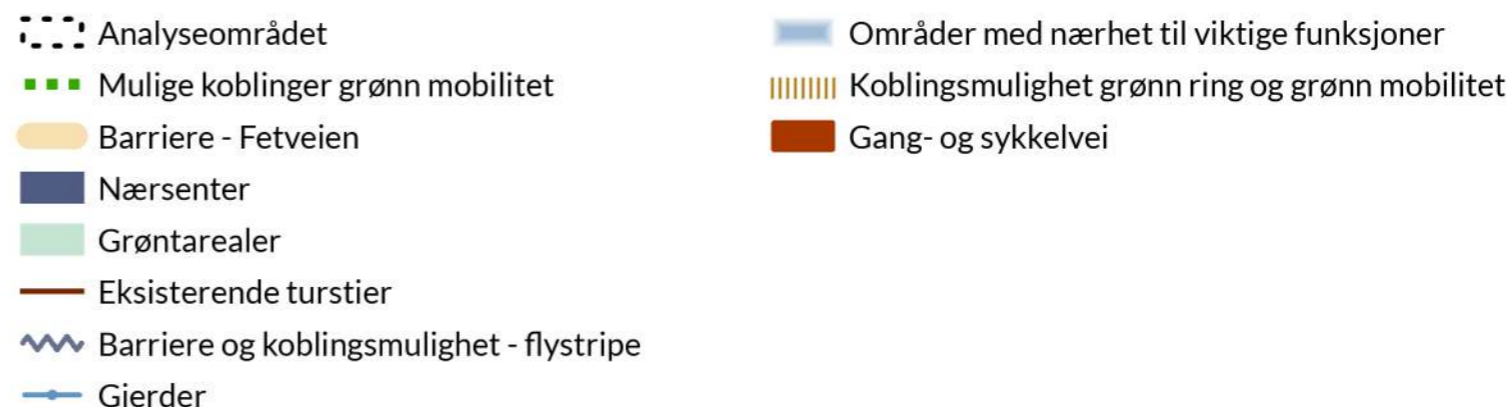
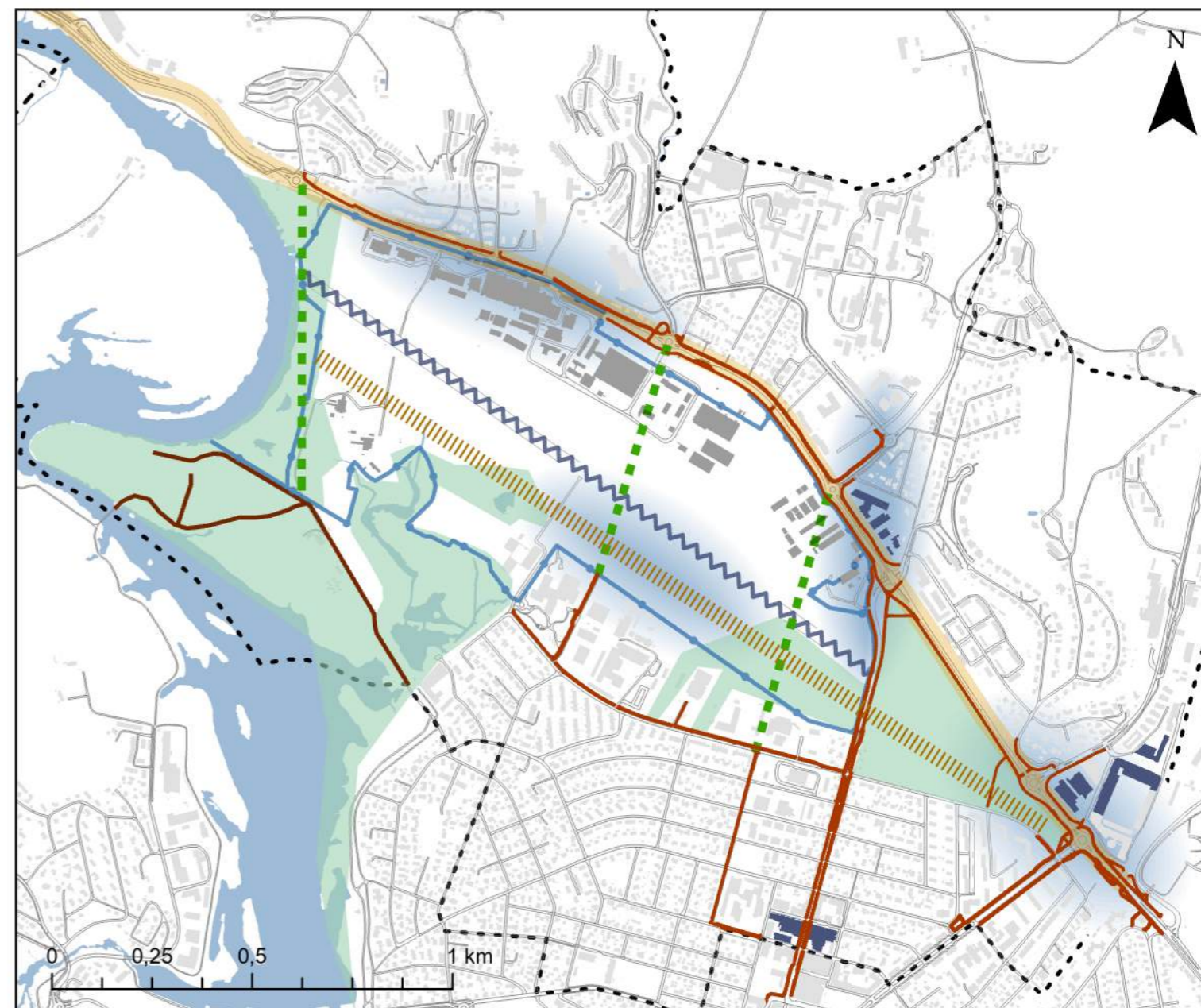
mangler grønne forbindelser, særlig fra områdene nord for flyplassen og mot Nittelva. Høyt trafikkerte veier, særlig Fetveien, er barrierer mellom elv, by og bydeler/områder. Til dels manglende tilrettelegging for gang-/sykkelvei er også utfordrende.

## Muligheter

**Frigjøring av arealer:** Utbygging av flyplassområdet kan løse behov knyttet til kommunale tjenester, møteplasser, boliger og grøntarealer, teknisk infrastruktur, øke det biologiske mangfoldet og klimagassopptaket og til realisering av den grønne ringen.

**Forbedrede koblinger:** Nedbygging av barrierer og tilrettelegging for kobling i akse  
Forskningsparken, Kjeller og Lillestrøm sentrum kan bidra til realisering av innovasjonsdistriktet og kollektivstreng i tråd med lokale og regionale målsettinger for Lillestrøm by som regionalt sentrum.

**Sosial og klimatisk bærekraft:** Transformasjon/gjenbruk og utvikling av historiske strukturer og bebyggelse kan bidra til sosialt og klimatisk bærekraftig utvikling. Behov for åpne løsninger for overvannshåndtering og for grøntområder som bidrar både til dette og til rekreasjon gir potensiale for spennende offentlige våtmarksområder og forbedrede naturverdier.



# Kilder

## Digitale

- NGU - Løsmassekart
- Statens vegvesen - NVDB Vegkart
- Regional analyse
- ORIGO (kommunens digitale kartløsning)
- Askeladden (Riksantikvarens database over fredete kulturmiljø)
- Kilden (hovedkartløsning NIBIO)
- Artsdatabanken - Kunnskapsbank for naturmangfold
- NVE – Aktsomhetskart kvikkleireskred
- NVE – Aktsomhetskart flom
- Finn.no (historiske kart)

## Kommunale strategier, planer mv.

- Lillestrøm kommunes kommuneplan (2023) - under revisjon
- Tall og fakta 2025 Kunnskapsgrunnlag for kommunens samfunnsutvikling (2025)
- Behovsplan for helse- og mestringstjenestene fram mot 2040 (2023)
- Revidert barnehagebehovsplan for Lillestrøm kommune 2023-2032 (2023)
- Revidert skolebehovsplan for Lillestrøm kommune 2022-2031 (2022)
- Samferdselsplan for Skedsmo 2016-2030 -under revisjon)
- Lillestrøm kommunes RVU (reisevaneundersøkelse) 2021
- Studentstrategien for Lillestrøm (2025)
- Temaplan for idrett, friluftsliv og fysisk aktivitet 2025-2028 (2024)
- Temaplan for grønnstruktur - Lillestrøm kommune 2024-2034 (2024)
- Strategi for frivillighet 2021-2024 Lillestrøm kommune (2021)
- Kulturstrategi 2023-2033 Lillestrøm kommune (2023)
- Strategi for bærekraftig næringsutvikling 2022-2030 Lillestrøm kommune (2022)
- Sykkelstrategi for Lillestrøm kommune (2021) Lillestrøm kommune
- Skybruddplan Kjeller
- NIKU: Oppdragsrapport 128/2018

- Kulturhistorisk stedsanalyse (DIVE) for Lillestrøm/Skedsmo kommune
- COWI: Konseptutredning Kjeller (mars 2019)
- COWI: Bekkeåpning – Kjeller nord Forprosjekt 31.08.2015
- COWI: Mulighetsstudie overvannskanal Lillestrøm Nord (utkast) 11.07.2012
- SWECO: Flomsikring av Lillestrøm by forprosjekt, 29.9.2023
- Asplan Viak: (2023)
- NIBIO: (2023)
- Opinion AS: Innbyggerundersøkelse (juni 2025)

## Eksterne dokumenter

- Ruter: Strategi for mobilitetstilbudet
- Spor for framtiden - Fylkesdelplan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus 2007-2018
- Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus (2019)
- Forsvarsbygg: Risikovurdering og tiltaksplan for graving i forurenset grunn Kjeller flyplass, 8. mars 2023, 360-referanse 21/29179-8
- NIKU: Oppdragsrapport 78/2015 Kulturmiljøet Kjeller - Innspill til en mulighetsstudie av Kjeller flyplass som opplevelsessenter
- Forsvarsbygg: Orienterende miljøteknisk undersøkelse Kjeller Base, 8.12.2017
- Kjeller – Senteret for norsk luftmillitær teknikk gjennom 90 år 1912-2002, Forsvarets logistikkorganisasjon/luft, Kjeller
- Historiske Kjeller flyplass og høyteknologisk forskningssenter, Kjellervener, Lillestrøm historielag og Skedsmo historielag, Aksell AS, 2024
- Meld. St. 16 (2019-2020) Nye mål for kulturmiljøpolitikken
- Multiconsult: Kjeller, sanering BØF og BRA, høst 2024/vår 2025
- Promitek: Fase1 rapport 2005
- Geoteknisk rapport fra 1970
- Kunnskapsgrunnlag for fremtidens skolestruktur i Akershus fylkeskommune

- Miljødirektoratet: Pålegg om å gjennomføre tiltak for å rydde opp i PFAS-forurenset grunn og fullføre gjenværende kartlegging av PFAS ved Kjeller flyplass, Lillestrøm kommune, 4.3.2024
- Riksantikvaren: Melding om oppstart av fredningssak 2018 og revidert melding om oppstart av fredningssak 2019 med tilhørende kunnskapsgrunnlag
- Riksantikvaren/Økokrim: Kulturminnevern - kulturminneloven med kommentarer, Jørn Holme (red), 2020
- OsloMet: Arbeidsforskningsinstituttet AFI: 7 råd fra ungdommer i Lillestrøm Medforskning som metode for ungdomsmedvirkning og kunnskapsproduksjon (2024)
- DOGA: Hverdagsreisen innsikt, Lillestrøm

## Andre kilder

- Muntlige kilder:
- Fagområder i Lillestrøm kommune
- Dialog med NILU, NORSAR, Forsvarsbygg, KAMS, Statens Havarikommisjon, IFE, NND, FFI, Lillestrøm Friluftforum, Prosjekt Kjellerhistorien, Lillestrøm

historielag, Forum for kulturminner Lillestrøm, Prosjekt Kjeller, Kjellervener, Fetsund Lenseminneforening, Kjeller flyhistoriske kulturpark, Kjeller flyhistoriske forening, Kjeller småflyklubb, Fet historielag, Skedsmo historielag, Kjeller Vel, småflyklubbene på Kjeller, Norsk luftsportforbund, Aspelin Reitan Eiendom, gårdeiere (Public Property, Kjeller Teknologipark) barnerådet, ungdomstrinnrådet, elever ved Sophie Radich skole og Lillestrøm vgs.

## Bilder

- Bilder uten oppgitt kilde er tatt av Lillestrøm kommune
- Museene i Akershus
- Kjeller flyhistoriske kulturpark
- Norgebilder.no
- Copilot er benyttet til å lage illustrasjon i kapittel 9.2

Stedsanalysen er utarbeidet av Strategi og næring.

Kapittel 2.3 Kommunale tjenester, 2.4 Næring, 3.2. Reguleringsplaner, 5.3 Forurensing og 6.2 Lokal verdi har blitt oppdatert 2.1.2026. Dette er mindre justeringer i som ikke endrer meningsinnholdet eller konklusjonene i analysen,