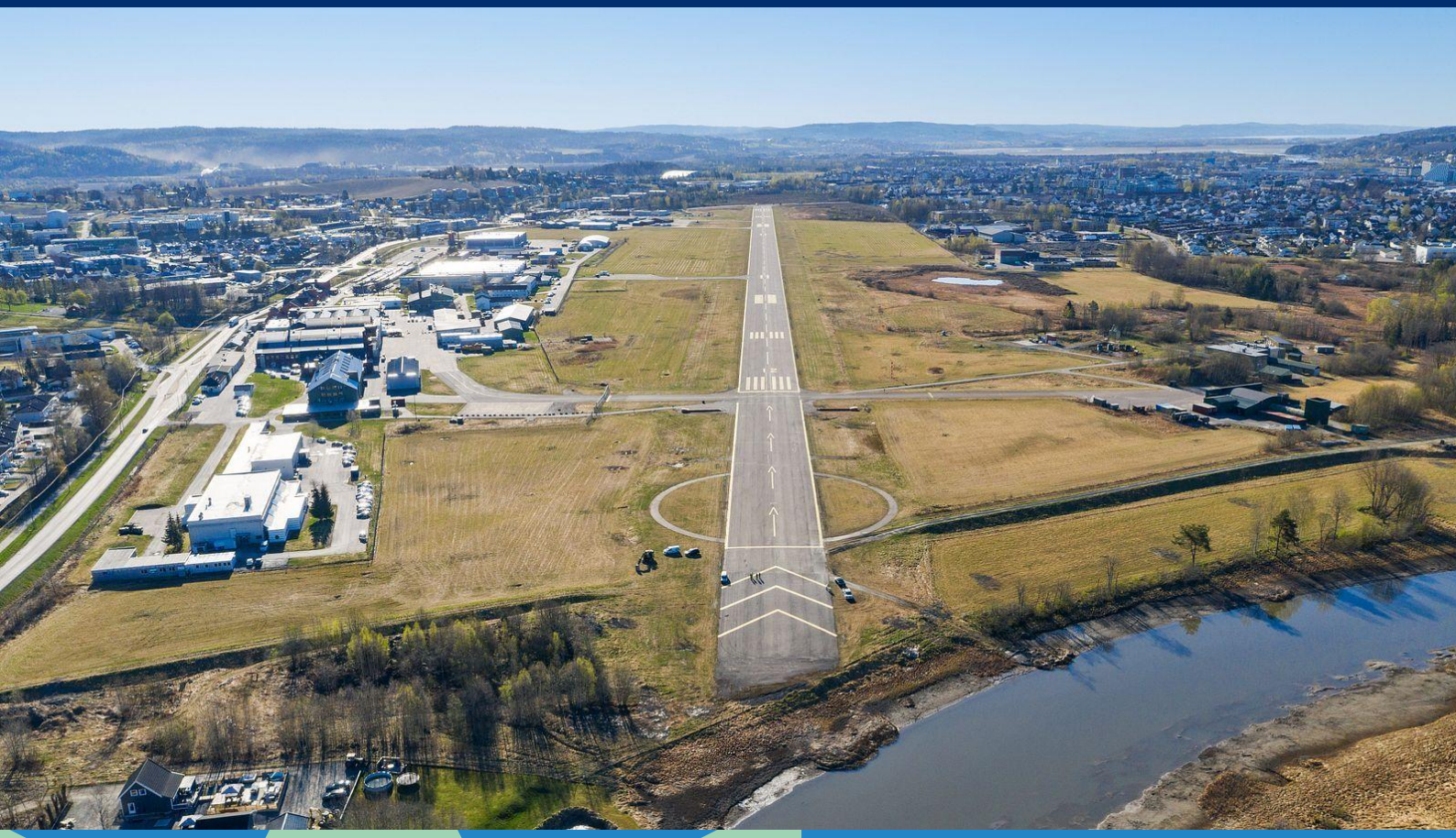
Lillestrøm kommune

Planprogram

Kommunedelplan for Kjeller

Sendt på høring 14.04.2026
Revidert 13.08.2026
Fastsatt 07.10.2026

12.02.2026



Innhold

1 Innledning 4
1.1 Bakgrunn 4
1.2 Kjeller flyplassområde 4
1.3 Formålet med planarbeidet 4
1.4 Hva er en kommunedelplan? 5
1.5 Konsekvensutredning og planprogram 5
1.6 Varslingsområdet 6

2 Planprosessen 7
2.1 Organisering 7
2.2 Fremdriftsplan 7
2.3 Medvirkning og innbyggerinvolvering 8
2.3.1 Gjennomført medvirkning 8
2.3.2 Planlagt medvirkning 8
2.4 Innkomne merknader ved høring 10

3 Overordnede føringer for planarbeidet 10
3.1 Nasjonale føringer og statlige retningslinjer 10
3.2 Regionale føringer 11
3.3 Kommunale føringer 12
3.3.1 Verdigrunnlag 12
3.3.2 Kommunale planer og strategier 12
3.4 Reguleringsplaner og andre planer 14
3.5 Parallelle prosesser og påvirkningsforhold 17

4 Beskrivelse av varslingsområdet 19
4.1 Stedsanalyse 19
4.2 Beskrivelse av varslingsområdet og omgivelser 20
4.3 Influensområdet 20
4.4 Eiendomsforhold 21
4.5 Arealbruk og planstatus 24
4.6 Topografi og landskap 24
4.7 Eksisterende bebyggelse 25
4.8 Teknisk infrastruktur 25
4.9 Vei, trafikkforhold og mobilitet 25
4.10 Næring 25
4.11 Sosial infrastruktur 26
4.12 Grønnstruktur og naturverdier 26
4.13 Kulturmiljø - Kjellers historie 26
4.14 Fareområder og forurensning 26

5 Alternativer 27
5.1 Nullalternativet 27
5.2 Utviklingsalternativet 30
5.3 Mulighetsstudie 31

6 Utredningstemaer 31
6.1 Metodikk 33
6.2 Naturfare 33
6.3 Forurensing 34
6.4 Naturmangfold 35
6.5 Landskap 36
6.6 Grønnstruktur, friluftsliv og rekreasjon 36
6.7 Kulturmiljø 37

6.8 Klimagassutslipp 38
6.9 Teknisk infrastruktur 38
6.10 Samferdsel og transport 39
6.11 Handel og næring 40
6.12 By- og stedsforming 41
6.13 Sosial infrastruktur 42
6.14 Barn og unges oppvekstsvilkår 42
6.15 Jordressurser 43
6.16 Vannmiljø 43
6.17 Massehåndtering 43
6.18 Samfunnsmessige konsekvenser 44
6.19 Strategi for midlertidighet 44
6.20 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse) 45

7 Gjennomføring og økonomiske konsekvenser 45

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Utviklingen av Kjeller flyplassområde er et av de største og mest komplekse prosjektene i Lillestrøm kommune. Det skal planlegges en ny bydel i Lillestrøm by, som også inngår i et viktig regionalt vekstområde.

Bakgrunnen for at det er satt i gang en planprosess er Stortingets beslutning i 2016 om å legge ned Forsvarets virksomhet på Kjeller flyplass. I 2018 vedtok Skedsmo kommunestyre en prosjektplan om å utarbeide en kommunedelplan for området, og at det i forkant av dette skulle utredes ulike utviklingsmuligheter for området gjennom en konseptutredning.

I 2019 ble det utarbeidet en konseptutredning (COWI A/S) som grunnlag for valg av mål og visjoner for utvikling av området. Med bakgrunn i Lillestrøm kommunestyres vedtak 09.09.2020 ble det gjennomført to utredninger, en ROS-analyse (Norconsult) og en økonomisk analyse (Oslo Economics), for å undersøke muligheten for å kombinere byutvikling og flyaktivitet.

Lillestrøm kommunestyre fattet 29.03.2023 et nytt vedtak i saken, der det ble besluttet at muligheten for å kombinere flyaktivitet med byutvikling skulle vurderes ytterligere. Det ble også besluttet at biologisk mangfold og jordbruksarealenes verdi skulle vurderes.

I kommunestyrets behandling 09.10.2024 i sak 154/24, ble det fattet et retningsgivende vedtak om å igangsette planarbeid for kommunedelplan for Kjeller flyplassområde med bolig, næring og andre funksjoner, uten flystripe med flyplassfunksjon. Vedtaket ga i tillegg en rekke rammer som følges opp i dette planprogrammet.

1.2 Kjeller flyplassområde

Kjeller flyplass ligger på Kjeller i Lillestrøm kommune i forlengelsen av Lillestrøm by. Basen eies og drives av Forsvaret. Kjeller er Norges første militære flyplass (1912) med kulturmiljø som forteller en historie om både militær og sivil flyvirksomhet.

I dag har flere av Forsvarsdepartementets underliggende etater tilholdssted på Kjeller. I tillegg finnes flere kommersielle virksomheter, der Kongsberg Aviation Maintenance Services er den største. Kjeller flyplass er også tilholdssted for et stort veteran- og småflymiljø.

Kjeller er et prioritert byvekstområde i Lillestrøm kommune. Flyplassområdet ligger rundt en kilometer unna Lillestrøm sentrum, som er et viktig trafikalt knutepunkt i Osloregionen. Nord for flyplassen ligger Kjeller tettsted, med et av landets største forsknings-, innovasjons- og teknologimiljøer. Sørover, mellom flyplassen og Lillestrøm sentrum, ligger boligområdene Volla og Vigernes. Tett på flyplassen ligger en akse med skoler og barnehager som grenser til viktige grønt- og friluftsområder i Lillestrøm by.

1.3 Formålet med planarbeidet

Hensikten med planarbeidet er å lage en helhetlig kommunedelplan for videre utvikling av Kjeller flyplassområde som en ny, attraktiv og viktig bydel. Utviklingen av bydelen skal bidra til:

- utviklingen av Lillestrøm by som regionby, blant annet gjennom å skape nye koblinger mellom Kjeller tettsted og Lillestrøm sentrum
- at den nye bydelen blir et attraktivt bosted for nye innbyggere i alle livsfaser
- at Lillestrøm blir et attraktivt sted for videreutvikling, nyetablering og innovasjon i næringslivet
- strategisk arealforvaltning og klima- og miljøvennlige løsninger innen byggeri, energi, avfallhåndtering og mobilitet tilpasset klimaendringene
- ivaretakelse og aktivering av grønnstruktur og flyhistorie

Kommunedelplanen skal gi et forutsigbart grunnlag for videre reguleringsplaner og påfølgende utbygginger, gjennom å sette rammer for en helhetlig utvikling i tråd med målene i kommuneplanens samfunnsdel og igangsettingsvedtaket av 09.10.2024.

Kommunedelplanen skal legge til rette for en ønsket utvikling og en forutsigbar og bærekraftig arealbruk i kommunen. Samtidig skal den sikre mulighetsrom og fleksibilitet for utforming av gode løsninger i framtiden.

Planen skal vise de større strukturene i en ny bydel, med overordnet nettverk for mobilitet/transport, teknisk infrastruktur, håndtering av naturfare og forurensing samt grønnstruktur. Den skal redegjøre for aktuelle områder for næring, bolig og sosial infrastruktur.

Planområdets videre utforming og innhold detaljeres gjennom framtidige reguleringsplaner, enten i form av områderegulering, eller detaljregulering. Mulighetsstudier og videre planprosess vil bidra til å avklare detaljeringsnivå og andre krav nærmere.

1.4 Hva er en kommunedelplan?

Prosessen for kommunedelplaner er den samme som for kommuneplanen. Kommuneplanens arealdel styrer hovedtrekkene i arealbruken i hele kommunen. Det kan også utarbeides kommunedelplaner for bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder. I dette tilfellet skal det lages en egen delplan (overordnet arealplan) for Kjeller flyplassområde.

Kommunedelplanen erstatter kommuneplanens arealdel for det aktuelle området. Arbeidet med kommunedelplanen følger plan- og bygningslovens bestemmelser og relevante statlige og regionale føringer. Kommunedelplanen skal bygge på kommuneplanens satsningsområder og mål, skal følge opp langsiktig arealstrategi og harmonisere med øvrige kommunale planer og strategier.

De viktigste dokumentene i kommunedelplanen er plankartet, planbestemmelsene og planbeskrivelsen. Plankartet viser ulike arealformål og viktige hensyn som må ivaretas. Planbestemmelsene utdyper vilkårene som gjelder for utbygging og vern. Planbeskrivelsen informerer om grunnlaget for planen og redegjør for utredninger og avveininger som blir gjort i arbeidet med planen.

1.5 Konsekvensutredning og planprogram

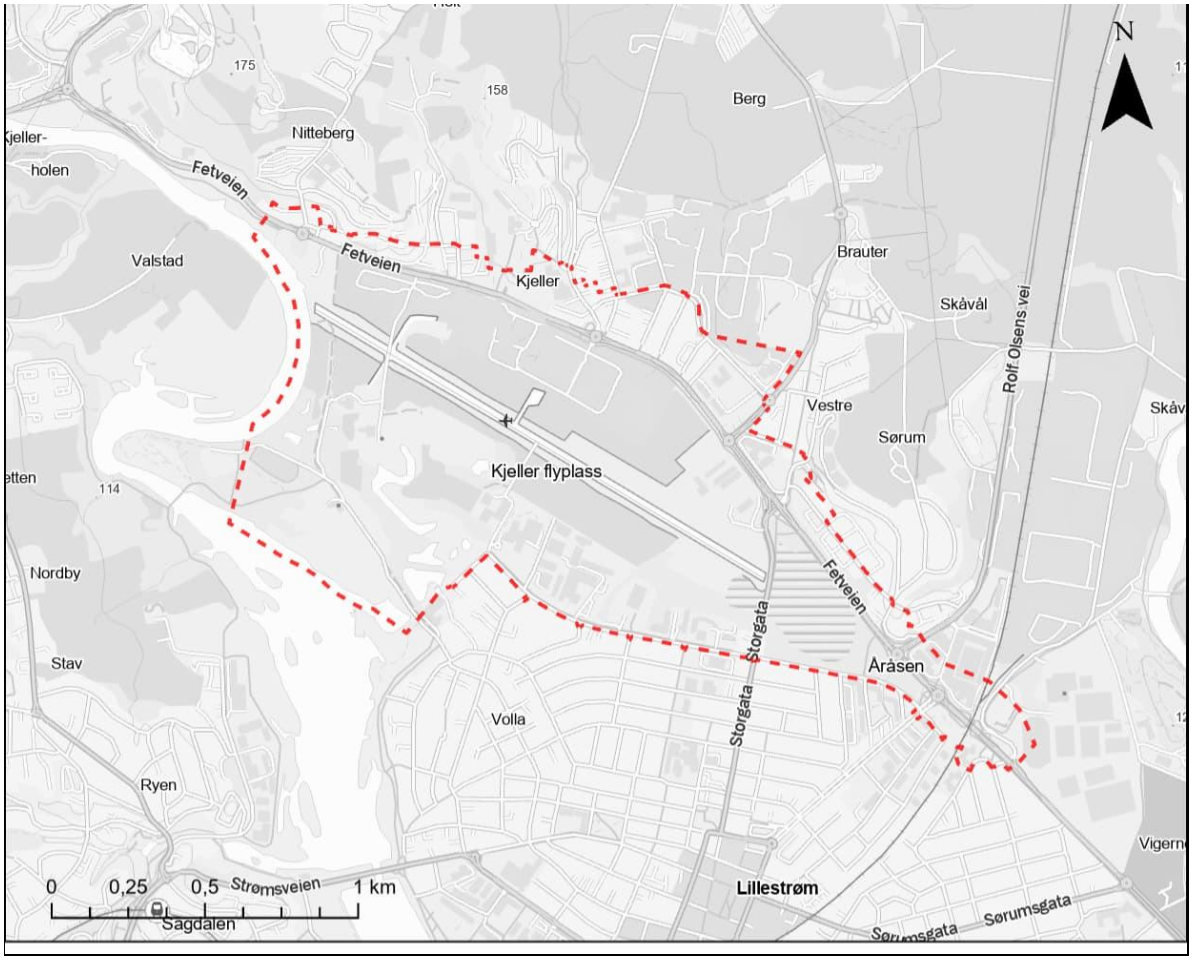
Planer som kan få vesentlig virkninger for miljø og samfunn skal konsekvensutredes jf. § 4-2 i plan- og bygningsloven. I henhold til *Forskrift om konsekvensutredning* utløser kommunedelplanen for Kjeller flyplassområde krav om konsekvensutredning og

planprogram. Størstedelen av varslingsområdet (flyplassområdet) er ikke konsekvensutredet i kommuneplanens arealdel.

Konsekvensutredningen skal sikre at hensynet til miljø og samfunn vurderes i planarbeidet. Utredningen skal sikre at virkningene av planen er kjente når kommunen skal ta stilling til saken. Planprogrammet beskriver hvilke utredninger som skal gjennomføres. Konsekvensutredningen, inkludert metodikk, er nærmere beskrevet i *kapittel 6*.

Planprogrammet er planen for selve arbeidet med kommunedelplanen. Planprogrammet skal beskrive føringer for planarbeidet, hvordan kommunen legger opp prosessen og hvilke utredninger som skal inngå. Det skal også inneholde en plan for medvirkning og framdrift. Planprogrammet behandles politisk, og legges til høring og offentlig ettersyn.

1.6 Varslingsområdet



Varslingsområdet er en foreløpig ytre ramme for planens avgrensning. Hensikten er å undersøke om det er behov eller interesser som gjør at arealer tilgrensende selve flyplassområdet bør innlemmes i planområdet. Varslingsområdet kan bli justert underveis i planprosessen. Det betyr at planområdet vil kunne bli mindre enn varslingsområdet.

Varslingsområdet er på rundt 2 170 daa og omfatter Kjeller flyplassområde, Måsan og riksvei 22 Fetveien (heretter omtalt som Fetveien) mellom Holtveien og Leiraveien. Området omfatter også arealer nord for Fetveien. I vest avgrenses varslingsområdet av Nittelva, mens

deler av Nebbursvollen, Sogna og arealer langs Vestbygata er omfattet i sør. Varslingsområdet er nærmere beskrevet i *kapittel 4.*

2 Planprosessen

2.1 Organisering

Planprosessen gjennomføres av administrasjonen i Lillestrøm kommune og er organisert som et prosjekt med prosjekt- og styringsgrupper.

Det er opprettet dialog med flere aktører og interessenter som fungerer som referansegrupper. Dette omtales nærmere i *kapittel 2.3 Medvirkning og innbyggerinvolvering.*

I tillegg til politiske vedtak vil den administrative styringsgruppen for prosjektet gi føringer for planarbeidet.

2.2 Fremdriftsplan

Fremdriftsplanen viser planprosessen med forventet fremdrift fram mot endelig vedtak av planen, med korte beskrivelser av aktiviteten i de ulike trinnene i planprosessen. Tabellen viser en antatt fremdrift dersom ingen uforutsette hendelser oppstår. Fremdriftsplanen er ikke bindende, og det tas forbehold om at den kan bli justert underveis i planprosessen.

Forfase		
Vår	2025	Utarbeide stedsanalyse og innbyggerundersøkelse
Høst	2025	Utarbeide forslag til planprogram
Oppstartsfase – varsel om oppstart og høring av planprogram		
Vår	2026	Forslag til planprogram legges til høring. Oppstart av planprogram varsles
Planutformingsfase – mulighetsstudier, plangrep, planutforming og utredninger		
Høst	2026	Planprogram vedtas.
Vår-høst	2027	Mulighetsstudier igangsettes. Valg av plangrep
Høst-vår	2027-28	Konsekvensutredninger og utarbeidelse av plan
Høst	2028	Planforslag legges ut på høring
Vår	2029	Høring av planforslag samt revidering etter høring
Sluttbehandling		
Høst	2029	Planen sluttbehandles og vedtas Egen sak om gjennomføringsmodell/områdemodell

2.3 Medvirkning og innbyggerinvolvering

I arbeidet med kommunedelplan for Kjeller flyplassområde skal det legges til opp til en bred medvirkningsprosess for å involvere alle interesser og interessenter. Demokratiske prinsipper med hensyn til åpenhet, innsyn og involvering skal ivaretas. Det legges opp til medvirkning åpen for alle innbyggere ut over de lovpålagte høringsrundene, som skjer i forbindelse med oppstart og offentlig ettersyn av planprogram, og planforslag.

Kommunen har et særlig ansvar for å sikre at man når ut til grupper i befolkningen og andre interessenter som det kan være vanskelig å treffe gjennom de obligatoriske medvirkningsaktivitetene. Kommunen har vurdert at noen interessenter må ivaretas gjennom egne opplegg. Disse vil fungere som referansegrupper. Dette er blant annet:

- Grunneiere
- Næringsaktører
- Barn og unge
- Frivilligheten (relevante lag og organisasjoner)
- Offentlige myndigheter

2.3.1 Gjennomført medvirkning

Det er gjennomført en rekke medvirkningstiltak før kommunestyrets igangsettingsvedtak i 2024. Etter kommunestyrets vedtak i møte 09.10.2024 har det blitt gjennomført medvirkning i forbindelse med utforming av stedsanalysen og utarbeidelse av planprogram. Det er gjennomført dialog i flere omganger med innbyggere, næringsliv, offentlige myndigheter, grunneiere (Forsvarsbygg og Aspelin Reitan Eiendom), sivile brukere av flyplassområdet og frivilligheten.

I 2025 ble det gjennomført en spørreundersøkelse blant innbyggerne på Kjeller, Volla, Vigernes samt i Lillestrøm sentrum for å få innsikt i trivselsfaktorer og utfordringer i nærmiljøet samt forventninger og ønsker til utviklingen av en ny bydel. Det ble også gjennomført et seminar for næringslivet med egne innspillsmøter i etterkant.

Regionalt planforum ble avholdt 08.04.2025. Det har blitt avholdt egne møter med Riksantikvaren, Akershus fylkeskommune, Statens Vegvesen (SVV), Forsvarsdepartementet, Direktoratet for Strålevern og Atomsikkerhet (DSA), Norsk nukleær dekommisjonering (NND) og Norges vassdrags- og energidirektorat (NVE).

Det er gjennomført dialog med grunnskoler og videregående skoler i form av arbeidsverksted og informasjonsmøter, samt dialog om hvordan man kan legge til rette for framtidig medvirkning. Ungdomstrinnrådet og barnerådet har vært involvert.

Det er i tillegg gjennomført interne medvirkningsprosesser ved utarbeidelse av stedsanalyse og utkast til planprogram.

2.3.2 Planlagt medvirkning

Kommunedelplan for Kjeller flyplassområde er en viktig plan for eksisterende og framtidige innbyggere på Kjeller og i Lillestrøm by, men også for kommunen som helhet, og for regionen. Det legges til rette for medvirkning og deltakelse fra innbyggere, politikere, næringsliv, interesseorganisasjoner og berørte myndigheter gjennom tre hovedfaser:

- Oppstartsfase
- Planutformingsfase
- Høringsfase

Det legges opp til tett dialog med overordnede og regionale myndigheter gjennom hele prosessen. Dette gir mulighet til å avklare muligheter og utfordringer på et tidlig stadium. Regionalt planforum vil være viktig for involvering av overordnede myndigheter og som diskusjonsforum for tema der ulike interesser tangerer hverandre. Det settes opp egne møter med fagmyndighetene der det er behov for å diskutere spesifikke tema.

Medvirkningsopplegg for barn og unge ved skoler tilpasses den enkelte skole.

Behov eller ønske om ytterligere medvirkningsopplegg vil bli fortløpende vurdert og gjennomført. Gjennom planprosessen gjøres også interne medvirkningsprosesser.

Informasjon om planprosessen og alle tilhørende dokumenter kan leses på prosjektets hjemmeside.

Anslåtte tidspunkter for medvirkning framgår i tabellen under. Det tas forbehold om at disse kan endres dersom framdriftsplanen som omtalt i *kapittel 2.2 Framdriftsplan* justeres.

Oppstartsfase – høring planprogram og varsel om oppstart		
Vår 2026	Informasjonsmøter, åpent kontor (møt en saksbehandler), andre tilbud	Innbyggere/alle
Vår 2026	Egne møter ved behov	Grunneiere, næringsaktører, interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter
Vår 2026	Medvirkningsopplegg for barn og unge	Barnerådet og ungdomstrinnrådet, grunnskoler og videregående skoler
Vår 2026	Digital informasjon og innspillsmuligheter - nettsider og media	Innbyggere/alle
Vår 2026	Høring – skriftlige innspill	Innbyggere/alle
Planutformingsfase – mulighetsstudier, plangrep, planutforming og utredninger		
Vår 2027	Innspill mulighetsstudier	Relevante interessentgrupper
Sommer/ høst 2027	Evaluering av mulighetsstudiene som grunnlag for valg av plangrep	Politikk, innbyggere, relevante offentlige myndigheter og kommunens fagområder
2026/ 2027	Medvirkningsopplegg for barn og unge	Grunnskoler og videregående skoler i nærområdet Barnerådet og ungdomstrinnrådet
2028	Egne møter i forbindelse med KU og utarbeidelse av planforslag ved behov	Offentlige myndigheter, interesseorganisasjoner og næringsliv
Høringsfase – planforslag		

Vår 2029	Informasjonsmøte	Innbyggere/alle
Vår 2029	Åpent kontor (møt en saksbehandler), andre tilbud	Innbyggere/alle
Vår 2029	Digital informasjon og innspillsmuligheter	Innbyggere/alle
Vår 2029	Egne møter ved behov	Grunneiere, næringsaktører, interesseorganisasjoner og offentlige myndigheter
Vår 2029	Høring – skriftlige innspill	Innbyggere/alle

2.4 Innkomne merknader ved høring

Planprogrammet lå ute til offentlig ettersyn i perioden 14.04.2026 – 05.06.2026. Det kom inn 66 merknader til varsel om oppstart og offentlig ettersyn av planprogram. Planprogrammet er revidert på bakgrunn av innkomne merknader.

3 Overordnede føringer for planarbeidet

Plan- og bygningsloven kapittel 11 gir rammene for innholdet i og behandlingen av kommunedelplanen. Andre lover som er særskilt viktige i arbeidet med kommunedelplanen er kommuneloven, klimaloven, folkehelseloven, jordloven, vannressursloven, naturmangfoldloven, kulturminneloven og forurensningsloven. Internasjonale avtaler som Parisavtalen, naturavtalen og FNs barnekonvensjon er også viktige for kommunens planarbeid.

3.1 Nasjonale føringer og statlige retningslinjer

- Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging 2023-2027: De nasjonale forventningene skal følges opp i kommunenes arbeid med planstrategier og planer, og legges til grunn for statlige myndigheters medvirkning i planleggingen.
- Statsforvalterens forventningsbrev 2026: I brevet til kommunene informerer Statsforvalteren om sentrale forventninger og oppdrag fra nasjonale myndigheter til kommunene.
- Statlige planretningslinjer brukes for å konkretisere og markere nasjonal politikk på viktige områder. Relevante planretningslinjer for kommunedelplanen er:
  - Statlige planretningslinjer for arealbruk og mobilitet (2024)
  - Statlige planretningslinjer for klima og energi (2024)
  - Rikspolitiske retningslinjer for barn og planlegging (1995)
  - Rikspolitiske retningslinjer for vernede vassdrag (1994)

Andre viktige nasjonale føringer og veiledere

- Nasjonal transportplan 2025-2036 (2024)
- Nasjonal jordvernstrategi (oppdatert 2023)
- Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2021)
- Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520/2012)
- NVE Retningslinje 2/2011 Flaum- og skredfare i arealplaner (revidert 2014)
- Naturstrategi for våtmark (2021)

- Veileder for kommuneplanens arealdel (2022)
- Veileder for universell utforming i planlegging (2025)
- Veileder for barn og unge i plan og byggesak (2025)
- Veileder for konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven (2021)
- NVE Veileder 4/2022 Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar (2022)
- NVE Veileder 2/2023 Kartlegging av fare fra overvann (2023)
- Felles innsats for økt boligbygging – Brev fra KDD (2025)
- Rom for kvalitet – Nasjonal arkitekturstrategi (2025)

3.2 Regionale føringer

Regionale føringer skal legges til grunn for kommunens planarbeid. Flere regionale planer har særlig relevans for KDP Kjeller, innenfor temaer som arealbruk, samferdsel, idrett og friluftsliv, næringsutvikling, klima og energi, kulturmiljø, naturmangfold, landbruk og vannforvaltning med videre. Under omtales noen av de mest sentrale føringene.

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (under revidering) legger opp til et arealeffektivt utbyggingsmønster basert på prinsipper om flerkjernet utvikling i Osloregionen, med et effektivt, miljøvennlig og tilgjengelig transportsystem. Lillestrøm er utpekt som regional by, med et regionalt kollektivknutepunkt. Kjeller er utpekt som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter. Lillestrøm/Kjeller ligger innenfor «særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling». I prioriterte vekstområder legges det til rette for høy arealutnyttelse. I sentrumsområder, områder ved regionale kollektivknutepunkt og områder tilrettelagt for arbeidsplassintensive virksomheter forventes det særlig høy arealutnyttelse. Kjeller er del av det regionale byområdet Lillestrøm/Kjeller, som igjen er del av bybåndet Oslo-Asker-Ski-Lillestrøm/Kjeller. Planen sier at kollektivaksen mellom Ahus, Kjeller og Lillestrøm bør styrkes.

Regional plan for kulturminner og kulturmiljøer i Akershus (2019) peker ut kulturminner fra industri, handel og næring fra 1900-tallet og fra krigstid som prioriterte kulturminnetema. I planprosesser knyttet til de prioriterte vekstområdene forventes det at kommunene utarbeider kulturhistoriske stedsanalyser. Det forventes at kulturminner og kulturmiljøer som utgjør viktige historiske spor fra tettstedenes fremvekst bevares og integreres i planleggingen. Det forventes at kommunen utarbeider bestemmelser som sikrer at ny bebyggelse forholder seg til eksisterende miljø på en slik måte at man oppnår et godt samspill mellom ny og gammel bebyggelse.

Byvekstsamarbeidet (Byvekstavtalen for Oslo og Akershus og Oslopakke 3) består av en overordnet plan og en samarbeidsavtale for finansiering av infrastrukturtiltak og kollektivtrafikk i Oslo og Akershus. Byvekstavtalen har som mål å redusere klimagassutslipp, kø, luftforurensning og støy gjennom effektiv arealbruk og ved at veksten i persontransporten tas med kollektivtransport, sykling og gange. Det overordnede målet for Oslopakke 3 er å utvikle et effektivt, miljøvennlig, sikkert og tilgjengelig transportsystem. For å nå disse målene prioriteres en rekke tiltak for å styrke kollektivtilbudet og gjøre det enklere å gå og sykle.

Romerikslinja (prioritert trasé for høykapasitetsbusser mellom Oslo grense i Lørenskog til Kjeller) er et av flere tiltak som er forankret i byvekstsamarbeidet.

3.3 Kommunale føringer

3.3.1 Verdigrunnlag

Lillestrøm kommunes verdier *tillit, inkludering og nyskaping* skal ligge til grunn for planarbeidet.

3.3.2 Kommunale planer og strategier

Gjeldende kommunale planer og strategier legges til grunn for arbeidet med KDP Kjeller. Under omtales noen av de mest sentrale planene. Kommuneplanens arealdel er under revisjon og det tas forbehold om at endringer i denne også kan påvirke arbeidet med kommunedelplanen.

Kommuneplanens samfunnsdel 2025-2036

Kommuneplanens samfunnsdel er kommunens overordnede strategiske dokument og skal gi retning for ønsket samfunnsutvikling over tid. Lillestrøm kommune forventer stor vekst både i folketall og i antall arbeidsplasser, og denne veksten er et viktig premiss for planlegging i Lillestrøm. Samfunnsdelen peker ut fem satsingsområder, som også viser til hvilke av FNs bærekraftsmål som er relevante.

Satsingsområdet **klima og miljø** har som hovedmål at *Lillestrøm kommune skal omstille til lavutslippssamfunnet, forhindre tap av naturverdier og håndtere klimaendringer*. Kommunen skal legge vekt på effektiv arealutnyttelse, legge til rette for energieffektivisering og -fleksibilitet, lokalisering av bolig- og næring som bidrar til lav personbilbruk, ivareta og naturområder, hensynta kulturmiljøverdier der det er hensiktsmessig og planlegge for å håndtere klimaendringene.

Satsingsområdet **by- og tettstedsutvikling** har som hovedmål at *Lillestrøm kommune skal legge til rette for utvikling av en attraktiv regionby og livskraftige lokalsamfunn*. Utviklingen av Lillestrøm by som en velfungerende og attraktiv regionby er viktig for at kommunen og Romerike skal framstå som attraktive for både næringsliv, innbyggere og besøkende. God stedsutvikling legger viktige rammer for folkehelsa, og legger til rette for innbyggere i alle livsfaser og med ulike funksjonsvariasjoner, samt for grøntområder, rekreasjon, kultur og frivillighet, grønn mobilitet og langsiktige og gode tekniske infrastrukturløsninger.

Satsingsområdet **næring og innovasjon** har som hovedmål at *Lillestrøm kommune skal legge til rette for utvikling av et sterkt, mangfoldig og konkurransedyktig næringsliv med arbeidsplasser som skaper trygghet, livskvalitet og velferd.* Et sterkt og mangfoldig næringsliv er en forutsetning for innbyggernes livskvalitet og kommer hele samfunnet til gode. Kjeller er et nasjonalt tyngdepunkt for forsking og utvikling med sitt unike forskning og innovasjonsmiljø, dette er fortrinn det skal bygges videre på. Utvikling av Lillestrøm som studiested er viktig for å øke attraktiviteten som bo- og arbeidsmarkeds-region, og for å sikre kommunen og næringslivet kompetent arbeidskraft.

Satsingsområdet **hele livet** har som hovedmål at *Lillestrøm kommune skal støtte opp under innbyggernes livskvalitet og mestring av egne liv og legge til rette for inkludering og trygghet*. Sosialt inkluderende boligpolitikk, trygge oppvekstsvilkår, rikt kulturliv og framtidsrettet og inkluderende arbeidsliv er de viktigste virkemidlene kommunen har for å sikre at alle innbyggerne deltar i samfunnet.

Satsingsområdet **tillit, inkludering og nyskaping** har som hovedmål at *Lillestrøm kommune skal være en handlekraftig organisasjon preget av verdiene tillit, inkludering og nyskaping*. Kommunens prioriterte verdier skal prege kommunens virke, gjennom åpenhet mot samfunnet og innbyggere og tilrettelegging for medvirkning.

Langsiktig arealstrategi for Lillestrøm kommune 2025-2036

Den langsiktige arealstrategien bygger på FNs bærekraftsmål og satsingsområder og mål i kommuneplanens samfunnsdel. Strategien gir de prinsipper og føringer som skal legges til grunn i kommunens arealpolitikk for å nå målene i samfunnsdelen.

Hovedsatsingsområdene i strategien er de samme som i kommuneplanens samfunnsdel og har definerte hovedmål og delmål. Målene som er relevante for kommunedelplan for Kjeller flyplassområde vil bli lagt til grunn for planarbeidet. Under nevnes noen av de føringene som er mest relevante for en ny bydel:

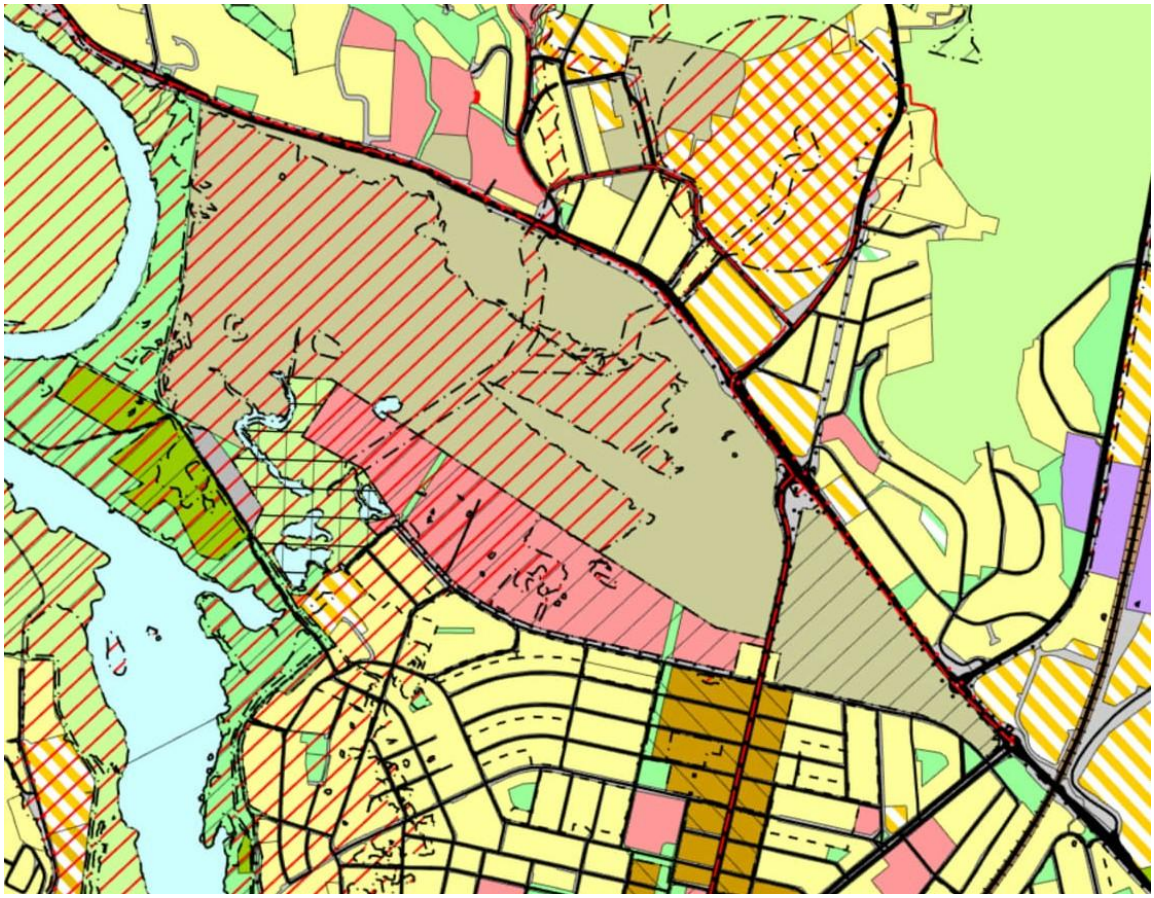
- Omtrent 70 % av bolig- og arbeidsplassveksten skal skje i det prioriterte byvekstområdet Strømmen, Lillestrøm by og Kjeller.
- I arealplanleggingen skal tilstrekkelig kunnskap om naturfare innhentes og hensyntas. Ved nye utbygginger skal tilstrekkelig sikkerhet ivaretas, for eksempel gjennom avbøtende tiltak, og utbygging skal unngås der regelverket tilsier dette.
- I områder hvor det legges opp til større utbygginger skal behov for infrastruktur og kapasitet være kjent. Herunder skal det være avdekket hvilke nye behov for kommunalteknisk infrastruktur det utløser.
- Verneverdig bebyggelse og andre kulturmiljøverdier skal vurderes som en mulig ressurs. Gjennom bevaring og aktivisering kan slike miljøverdier gi identitet og verdiskaping i en bærekraftig stedsutvikling.
- Turstier og blågrønne kvaliteter skal videreutvikles i et sammenhengende nett som binder sammen by, tettsteder og friluftslivsområder.
- Gjennom effektiv arealbruk og tilrettelegging for grønn mobilitet skal Lillestrøm kommune legge til rette for at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- Det skal legges til rette for at innovasjons- og teknologivirksomheter på Kjeller kan videreutvikles, og at nye virksomheter skal kunne etablere seg her.

Kommuneplanens arealdel 2023 - 2035 (under revidering)

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 flyplassområdet er særlig relevante.

Det stilles krav om at det skal utarbeides en felles kommunedelplan for Kjeller og Måsan, og at kommunen skal ved oppstart av planarbeidet vurdere hvilke tilgrensende områder som skal inngå i planarbeidet. Kommunedelplanen skal videre vise trase for Fetveien mellom Holtveien og Alexander Kiellands gate, inkludert kollektivtrase og løsninger for gående og syklende. Grønnstruktur (den grønne ringen) og krav til dokumentasjon av miljøopprydding inngår også.

Dette er bestemmelser som er videreført i kommunedirektørens forslag til revidert arealdel. Revidert arealdel åpner også for midlertidig bebyggelse og anlegg til forsvarssektoren. I gjeldende kommuneplanens arealdel er det i tillegg mer detaljerte bestemmelser for Kjeller. Disse er foreslått strøket i kommunedirektørens forslag, da hensynene de gjelder uansett kan ivaretas i arbeidet med kommunedelplanen. Kommuneplanens øvrige bestemmelser, for blant annet byggegrenser, parkeringsnormer og lekeplasser, skal også legges til grunn for planarbeidet.



Utsnitt av gjeldene kommuneplans arealdel for varslingsområdet.

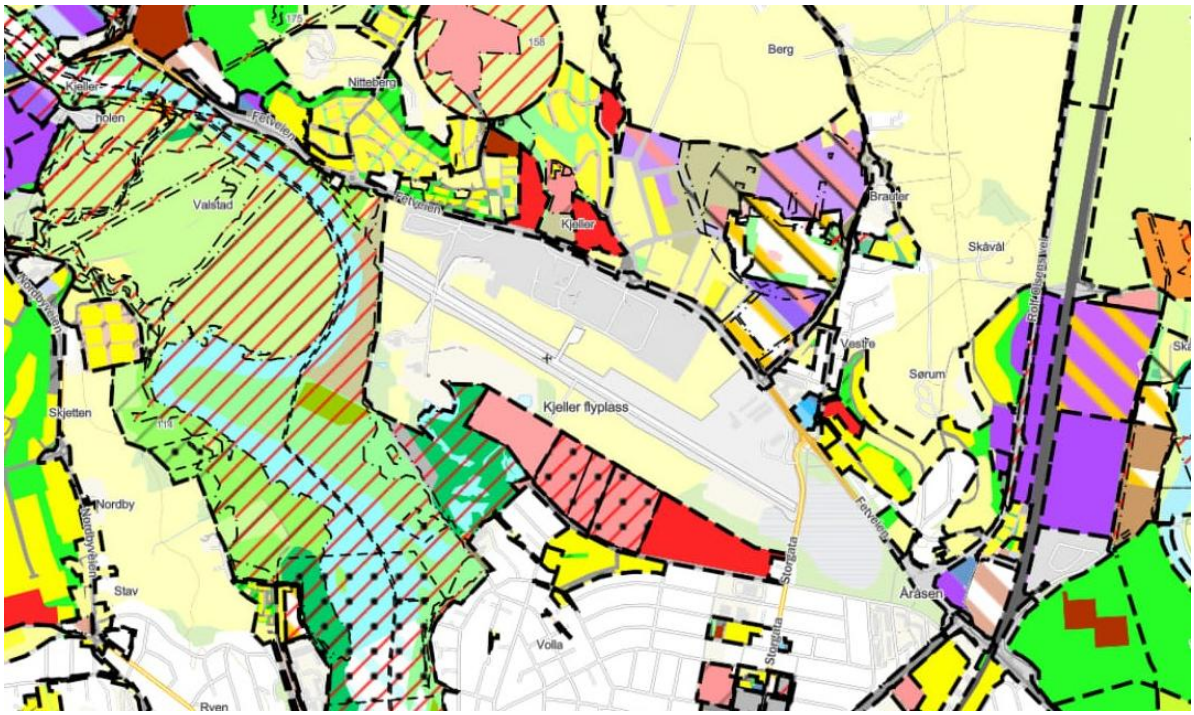
3.4 Reguleringsplaner og andre planer

Varslingsområdet berører følgende gjeldende reguleringsplaner:

Plannr.	Plantype	Navn	Vedtatt dato
0231_022	*Eldre reguleringsplan*	*Regulering av Sørum, gnr. 29/1 m. fl.*	*08.06.1964*
0231_1_13	*Eldre reguleringsplan*	*Nordre område mellom Alexander Kiellands gate og hovedbanen i Lillestrøm*	*25.03.1960*
0231_1_31	*Eldre reguleringsplan*	*Regulerings- og bebyggelsesplan for området Bjerkealleen-Vestbygata*	*01.09.1965*
0231_1_68	*Eldre reguleringsplan*	*Området vest for Storgata, nord for Vestbygata*	*26.01.1983*
0231_117	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan for nedre del av Floraveien*	*19.12.1972*

0231_124	*Eldre reguleringsplan*	*Reg.plan for området mellom R. Olsens vei og Åråsveien*	*17.01.1972*
0231_139	*Eldre reguleringsplan*	*Reg.plan og tomtedelingsplan for området mellom Fetv. og Åråsveien*	*22.02.1977*
0231_210	*Eldre reguleringsplan*	*Rv 22 Fetv. Fra Rolf Olsens vei til Isakveien, med endr. fra plan 258*	*04.03.1985*
0231_212	*Eldre reguleringsplan*	*Rv. 22 Fetveien Kjellerholen - Kirkeveien*	*20.05.1986*
0231_219	*Eldre reguleringsplan*	*Endret reg.plan for del av Sildreveien*	*12.09.1986*
0231_247	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan for Vestbygata7 Sophie Radichs vei*	*30.09.1991*
0231_258	*Eldre reguleringsplan*	*RV22 Fetveien, R.O.vei A.Kiellandsvei, Sørumsgata*	*18.05.1992*
0231_267	*Eldre reguleringsplan*	*GMB Nitelva-Åråsen*	*18.10.1994*
0231_269	*Eldre reguleringsplan*	*Justervesenet. Del av gnr. 31/1, Kjeller*	*27.04.1994*
0231_278	*Eldre reguleringsplan*	*Åråsveien 14, gnr. 29/1066*	*18.10.1995*
0231_288	*Eldre reguleringsplan*	*Åråsen stadion*	*29.04.1998*
0231_310	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan - adkomst til Kjelleområdet*	*17.11.1999*
0231_317	*Eldre reguleringsplan*	*Regeguleringsplan for x Rv 22-Fetveien-Fv 382-Rolf Olsens vei og gang/-sykkelvei*	*17.11.1999*
0231_352	*Eldre reguleringsplan*	*Lillestrøm idrettspark - reguleringsplan med bestemmelser*	*19.02.2003*
0231_359	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan for Gladbakkveien, Vestengveien og Elvengveien på Kjeller*	*18.06.2003*
0231_369	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan for Sørum Vestre, Kjeller*	*17.11.2003*
0231_378	*Eldre reguleringsplan*	*Omregulering av gn.83 bnr.358 samt tilliggende veiareal*	*26.05.2004*
0231_381	*Eldre reguleringsplan*	*Fetveien 175, Kjeller*	*13.10.2004*
0231_394	*Eldre reguleringsplan*	*Instituttveiens forlengelse mot Kirkeveien og kryss med Kirkeveien*	*18.05.2005*
0231_405	*Eldre reguleringsplan*	*Kjeller barnehage*	*01.02.2006*
0231_425	*Eldre reguleringsplan*	*Reguleringsplan for Nitteberg, Kjeller*	*07.11.2007*
0231_447	*Eldre reguleringsplan*	*Alexander Kiellands gate*	*08.10.2008*
0231_466	*Eldre reguleringsplan*	*Kjeller skole*	*03.12.2008*
0231_478	Detaljregulering	Reguleringsplan Kjeller Gård	29.09.2010
0231_495	Områderegulering	Kjeller nord	25.02.2015
0231_506	Områderegulering	Nitelva	04.04.2018
0231_516	Detaljregulering	Åråsveien 16A, gnr. 29/1065 m. fl.	09.12.2015

0231_538	Detaljregulering	Detaljregulering for Nitteberg gnr.34 bnr. 17 mfl.	09.12.2015
0231_553	Detaljregulering	Skedsmo videregående	08.11.2017
0231_559	Detaljregulering	Ny grunnskole i Sophie Radichs vei, Skedsmo	22.04.2020
L012	Detaljregulering	IFE Instituttveien 18	03.09.2025



Utsnitt med gjeldende reguleringsplaner i området

Andre relevante planer:

I tillegg vil følgende arealplaner kunne påvirke, eller bli påvirket av kommunedelplan for Kjeller flyplassområde:

Plannr.	Plantype	Navn	Status/merknad
0231_495	Planforslag: Mindre reguleringsendring	Områderegulering Kjeller nord	Mindre reguleringsendring igangsatt. Tilpasninger til FFI/IFE.
0231_566	Planforslag: Områderegulering	Områderegulering Hvam	05.04.2017 - Planlegging igangsatt. Pågående planprosess. Næringsområde.
L013	Planforslag: Områderegulering	Områdereguleringsplan Lillestrøm Nord	25.06.2021 - Planlegging igangsatt. Pågående planprosess.
L032	Planforslag: Detaljregulering	Rv. 22 - kryssing av Glomma	06.05.2022 - Planlegging igangsatt. Veiprosjekt. Ny kryssing av Glomma ved Fetsund.
L037	Planforslag: Detaljregulering	Kjeller B7	28.10.2022 - Planlegging igangsatt. Boligformål.
L062	Planforslag: Detaljregulering	Kjeller ungdomsskole	12.05.2025 - Planlegging igangsatt. Stanset planprosess. Ny kommunal ungdomsskole.

L066	Planforslag: Detaljregulering	Ny adkomstvei til IFE og NND	28.11.2025 - Planlegging igangsatt. Fremtidig adkomst IFE/NND.
L067	Planforslag: Detaljregulering	Søndre Åråsen	20.12.2025 - Planlegging igangsatt. Boligutvikling ved Åråsen stadion.

3.5 Parallelle prosesser og påvirkningsforhold

Det pågår flere prosesser ved og i nærområdet til Kjeller flyplass i regi av andre myndigheter. Det kan være gjensidige avhengighetsforhold mellom disse og kommunens plan som er viktig å håndtere i planarbeidet. Under er en kort beskrivelse av de ulike prosessene og de mulige påvirkningsforholdene disse utgjør, som kan innebære usikkerhet og endrede rammebetingelser for planarbeidet.

Utredning av Forsvarets arealbehov på og rundt Kjeller
Regjeringen har tidligere gjennom Prop. 1 S (2021-2022) informert Stortinget om at det legges opp til en gradvis avvikling av virksomheten på Kjeller frem mot 2026. Det arbeides med konkrete avklaringer for relokalisering av de ulike delene av virksomheten på Kjeller. I den forbindelse skal Forsvarsbygg utrede behovet for eiendom, bygg og anlegg (EBA) på og rundt Kjeller. Det er administrative funksjoner som vurderes videreført i dette området.

Dette innebærer ingen endring i forhold til etterlevelse av Stortingets vedtak om nedleggelse og opphør av driften av Kjeller militære flyplass, men innebærer en potensiell effektivisering av forsvarssektorens EBA-behov i Oslo-området.

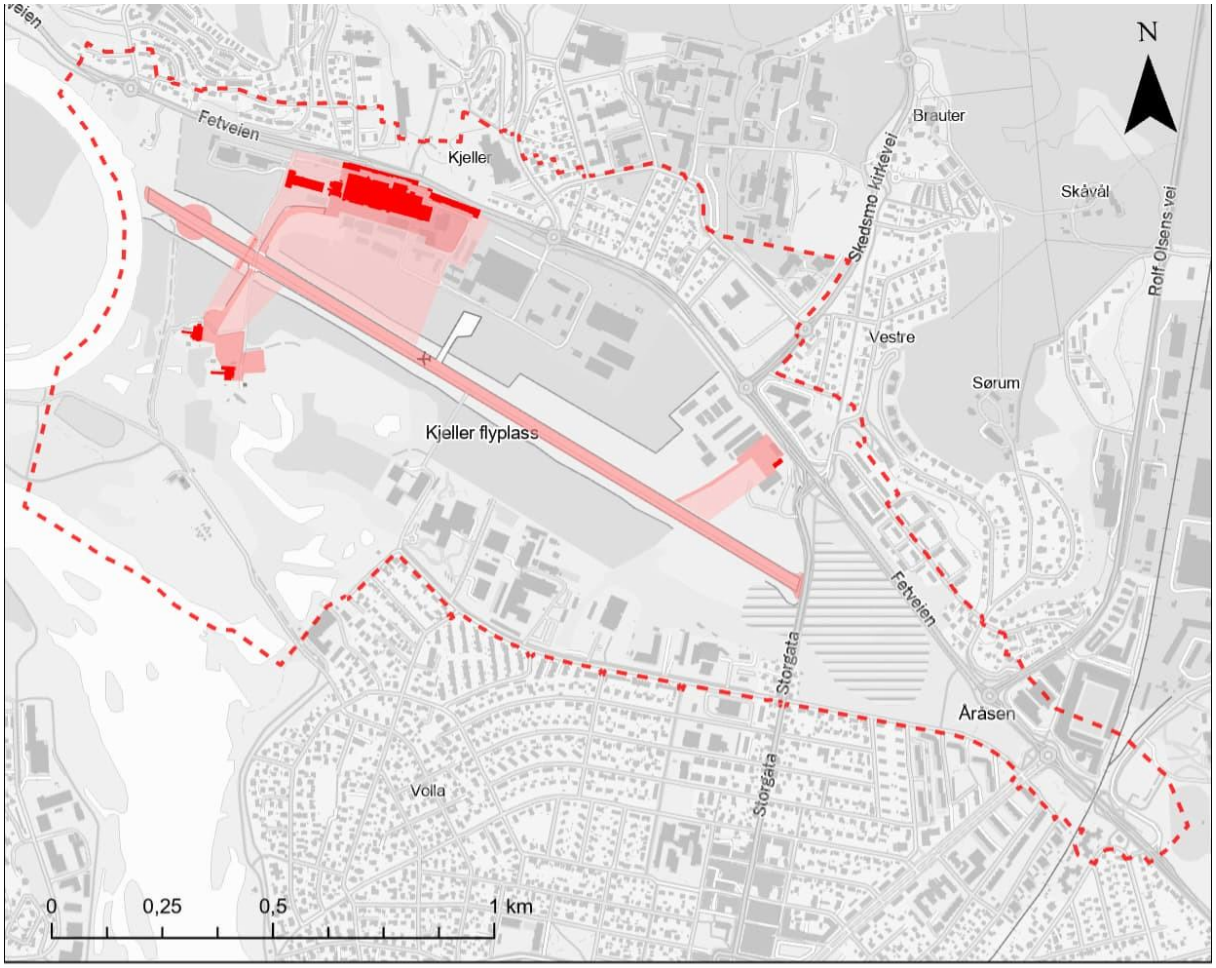
Dersom det besluttes å etablere administrative funksjoner innenfor flyplassområdet, vil det kunne medføre sikringsbehov rundt enkelte bygg. Sikringsbehovene knyttet til administrative funksjoner kan omfatte forhold som avstand til nabobygg, tilgrensende arealformål og behov for ubebygde arealer rundt bygningsmasse. Utviklingen vil ifølge Forsvarsdepartementet skje i tråd med kommunens planer for området og departementet anser at dette ikke vil være til hinder for kommunens planprosess for øvrig.

Forsvarsbyggs utredning vil være en innledende og overordnet mulighetsstudie som skal forelegges Forsvarsdepartementet, basert på eksisterende kunnskap. Den ser ikke på sektorens behov relatert til kommunale prosesser. Videre prosess etter denne er ikke kjent. Når utredningen med tilhørende konklusjoner foreligger følges dette opp i videre planprosess.

Fredningsprosess
Riksantikvaren har foreslått å frede deler av Kjeller flyplass etter kulturminneloven §§ 15 og 19 i 2017 og 2019. I vurderingen av fredning vil Riksantikvaren legge vekt på å ivareta både vern og utvikling av området. Dette skal skje i samarbeid med kommunen. Det framgår også av melding om oppstart av fredning at det i den videre prosessen vil bli vurdert om områdene som foreslås fredet etter kulturminneloven § 19 skal deles i soner med ulike muligheter for utnyttelse.

For å sikre formålet med fredningen kan det i en fredning gis bestemmelser som varig forbyr eller regulerer alle typer tiltak. For områdefredning gjelder dette også alle typer virksomhet, ferdsel, fradeling og bortfeste av grunn. En fredning kan dessuten medføre begrensninger på tiltak tilstøtende fredningsområdet på reguleringsplannivå, i tråd med plan- og bygningsloven § 12-7.

Et fredningsvedtak vil ha rang foran gjeldende og framtidige planer etter plan- og bygningsloven, og vil kunne utgjøre et betydelig arealbeslag/begrensning for arealutnyttelsen i området. Negative konsekvenser må avklares i løpet av planprosessen for at Riksantikvaren skal kunne vurdere fredning mot andre samfunnshensyn i fredningsprosessen. Av den grunn er det viktig at kommunen har gjennomført nødvendige utredninger i planprosessen før Riksantikvaren oversender et fredningsforslag til vurdering i kommunestyret.



Rød bygningsmasse og mørkerosa arealer inkludert flystripen foreslås fredet etter kulturminneloven § 15. Lyserosa arealer foreslås fredet etter kulturminneloven § 19. Rød stiplet linje viser varslingsområdet.

Dekommisjonering – avvikling av atomanlegget

Atomanlegget på Kjeller skal overføres fra IFE til NND og dekommisjoneres over flere år. Denne prosessen vil kunne ha påvirkning på planarbeidet for KDP Kjeller og Kjeller-området som helhet. Særlig relevant er NALFA-ledningen (Ny Avfallsledning for Lavaktivt Flytende Avfall), som leder lavaktivt, flytende avfall (vann) fra atomanlegget til Nittelva. Ledningens trase går under bakken tvers gjennom Kjeller flyplass. Det er påvist historisk forurensning ved visse områder langs traseen. Både håndtering av forurensede masser og fremtidig bruk, omlegging eller sanering av ledningen må avklares i planprosessen, da den kan utgjøre et betydelig arealbeslag.

Sanering av PFAS (fluorholdige stoffer benyttet i brannslukningsskum)
Forsvarsbygg har fått pålegg fra Miljødirektoratet om å gjennomføre tiltak for å rydde opp i PFAS-forurenset grunn og fullføre gjenværende kartlegging av PFAS ved Kjeller flyplass. Forurensingssituasjonen i områdene som kartlegges skal vurderes og behovet for oppryddingstiltak skal vurderes. Forsvarets saneringsprosjekt vil pågå inn i 2026. Det er ukjent om det kan komme ytterligere pålegg om opprydding.

Saneringsprosjektet vil påvirke planprosessen. Kartleggingen av forurensing, både PFAS og annen forurensing inngår i kunnskapsgrunnlaget i videre planprosess.

Riksveg 22 Fetveien og kollektivtrase Oslo grense - Kjeller
Statens Vegvesen har utarbeidet et skissegrunnlag for framtidig utforming av riksveg 22 Fetveien. Dette vil bli benyttet som innspill til planprosessen. Statens Vegvesen avventer sitt planarbeid slik at dette kan samordnes med kommunens planlegging.

Akershus fylkeskommune har avsluttet utredning av helhetlig konsept for høystandard kollektivtrase, og arbeider parallelt med å planlegge den overordnede implementeringsprosessen og konkrete tiltak i traseen for Romerikslinja. Fylkeskommunen er i dialog med kommunen for at pågående arealplanprosesser skal samordnes med en helhetlig plan for kollektivtraseen. Endelig trase nord for Vestbygata er ikke fastsatt, men skal planlegges i sammenheng med byutvikling for å betjene ny bydel og innovasjonsmiljø.

Sikkerhetshensyn i planarbeidet
Kjeller flyplass er en militær base i drift. Av Prop. 1 S (2025–2026) framgår det at Forsvaret vil utnytte ledig kapasitet på Kjeller til virksomhet av midlertidig karakter fram til endelig vedtak for kommunedelplanen foreligger. Dette vil skje i nært samarbeid med Lillestrøm kommune. Planprosessen vil forholde seg til sikkerhetskrav og andre hensyn som følger av denne driften.

4 Beskrivelse av varslingsområdet

Varslingsområdet er en foreløpig ytre ramme for planens avgrensning. Hensikten er å undersøke om det er behov eller interesser som gjør at arealer tilgrensende selve flyplassområdet bør innlemmes i planområdet. Eksempler på behov som må avklares i prosessen kan være knyttet til tiltak på Fetveien (Statens Vegvesen), Forsvarsbyggs utredning av Forsvarets arealbehov, og arealbehov knyttet til håndtering av naturfare.

Varslingsområdet kan bli justert underveis i planprosessen. Det betyr at planområdet vil kunne bli mindre enn varslingsområdet.

Under følger en beskrivelse av eksisterende forhold innenfor varslingsområdet, samt aktuelle områder som grenser til varslingsområdet der dette er relevant.

4.1 Stedsanalyse

Det er utarbeidet en egen stedsanalyse for Kjeller flyplassområde som et vedlegg til dette planprogrammet. Stedsanalysen er en gjennomgang av flyplassområdet og et større analyseområde rundt dette.

Kapitlene under beskriver varslingsområdet, men for en mer utfyllende beskrivelse vises det til stedsanalysen.

4.2 Beskrivelse av varslingsområdet og omgivelser

Varslingsområdet er på rundt 2 170 daa og omfatter flyplassområdet, Måsan, deler av Fetveien, områder nord for Fetveien, deler av bebyggelsen langs Vestbygata og deler av Sogna og Nebbursvollen.

Under følger en kort begrunnelse for varslingsområdets omfang:

- Måsan er omfattet i tråd med vedtak i kommunestyrets møte 09.10.2024.
- Fetveien mellom Holtveien, Alexander Kiellands gate og Leiraveien og arealene nord for denne strekningen er omfattet i tråd med kommuneplanens arealdel (KPA) og innspill fra Statens Vegvesen om mulig fremtidig utvidelse av Fetveien. Arealene er avsatt for nærmere avklaring av framtidig behov i løpet av planprosessen.
- Boligområdet mellom Fetveien og Instituttveien er inkludert for å utrede muligheten for gode koblinger mellom flyplassområdet, boligområdet og forskingsparken.
- I sør omfatter varslingsområdet den sosiale infrastrukturen langs Vestbygata, samt hele Vestbygata. Hensikten er å vurdere eventuell ny sosial infrastruktur i sammenheng med eksisterende, og for å utrede muligheten for gode koblinger mellom flyplassområdet og områdene ved Kjellergata.
- Storgata omfattes også av pågående prosess med områderegulering for Lillestrøm nord. Storgata er tatt med for å kunne vurdere koblinger på tvers av varslingsområdet, samt påkoblingsløsninger Storgata-Fetveien-Vestbygata i sammenheng.
- Varslingsområdet omfatter areal og grøntområder på Volla, deler av Sogna og Nebbursvollen for å kunne vurdere behov for overvanns-, teknisk infrastruktur- og grønnstrukturløsninger. Av samme grunn er varslingsområdet trukket ut i Nittelva.

4.3 Influensområdet

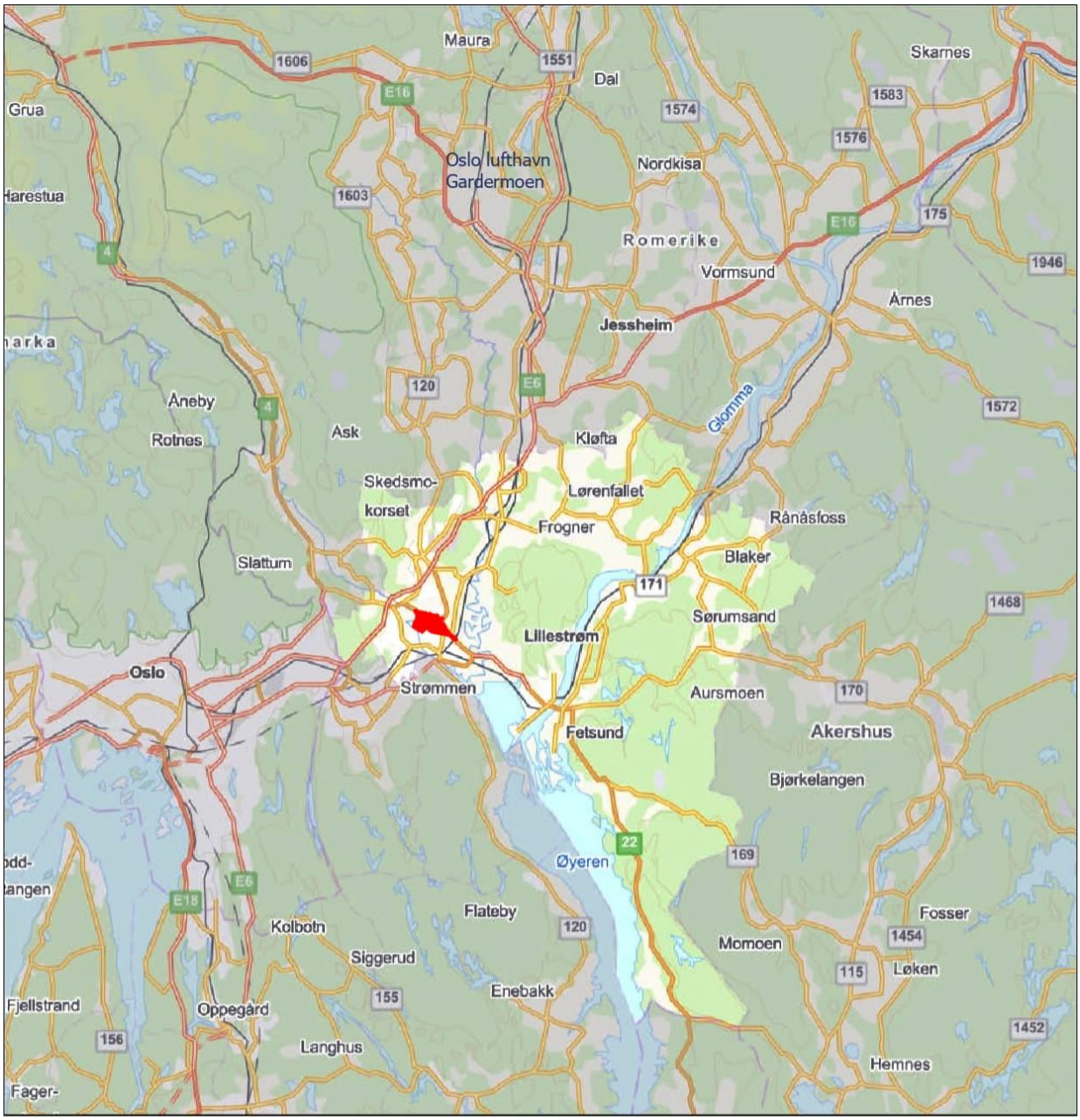
Utviklingen av den nye bydelen vil ha stor betydning for Lillestrøm som regionby. På grunn av områdets størrelse og vekstpotensial vil utviklingen kunne påvirke eller påvirkes av flere forhold. Avhengig av tema vil områder både i Lillestrøm by, Lillestrøm kommune og i noen tilfeller også utenfor kommunens grenser kunne inngå som influensområder. Dette vil hensyntas i utredningsarbeidet.

Under nevnes noen av områdene/temaene med et gjensidig påvirkningsforhold til planen og som omtales nærmere i *kapittel 6 Utredningstemaer:*

- Høystandard kollektivtrase mellom Oslo grense og Kjeller
- Overordnet veinett, kollektivtilbud og strategiske gang- og sykkelformbindelser i lokalt og regionalt perspektiv
- Kjeller som prioritert vekstområde i det regionale byområdet Lillestrøm/Kjeller som igjen inngår i bybåndet Oslo-Asker-Ski-Lillestrøm/Kjeller
- Nedbørsfeltet for Kjeller flyplass ved 100-årsregn, dreneringslinjer og traseer for overvannsledninger

- Kommunalt vann og avløps-system, samt annen teknisk infrastruktur knyttet til avfallshåndtering, energi med videre
- Sosiale/kommunale tjenester og tilbud innen oppvekst, helse og mestring

Nærområder og influensområder er også beskrevet i stedsanalysen.



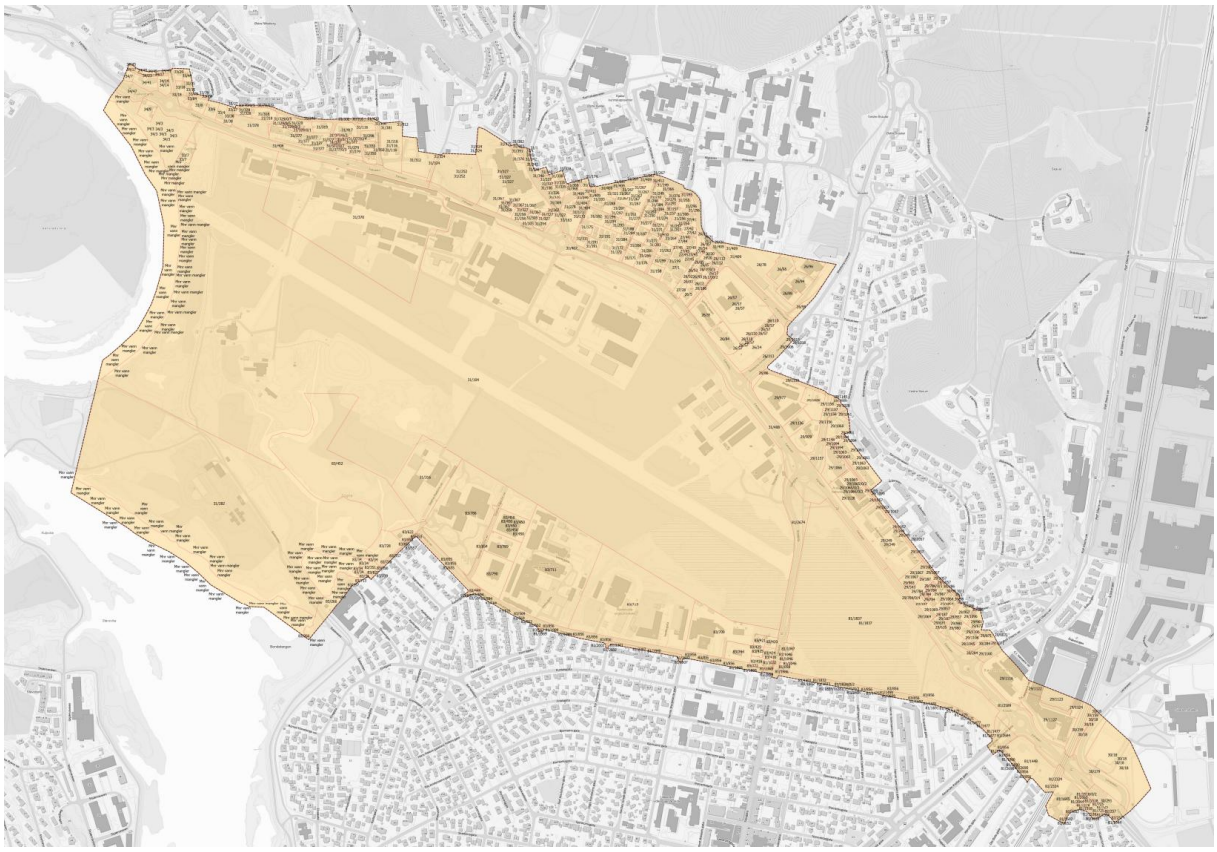
Illustrasjonen viser varslingsområdet i rødt sett i forhold til Lillestrøm kommune, Oslo og Oslo lufthavn Gardermoen.

4.4 Eiendomsforhold

Innenfor varslingsområdet er det 308 grunneiendommer. Største grunneier innenfor varslingsområdet er Forsvarsbygg, som eier nesten hele flyplassområdet (rundt 90 %), med unntak av et område som Aspelin Reitan Eiendom eier (rundt 10 %). Øvrige eiendommer er i

hovedsak en blanding av offentlige næringseiendommer, offentlige formål og private eiendommer.

Varslingsområdet omfatter følgende eiendommer:



Offentlig eide eiendommer		
Grunneier	**Beskrivelse**	**Gnr/bnr**
Akershus fylkeskommune	Veiarealer, offentlige tjenester, skole	29/1160, 81/2674, 83/711
Bane NOR SF	Jernbane	30/159, 30/259, 81/2324
Forsvarsbygg	Kjeller flyplass hovedeiendom, Måsan myrområde, FFI, forsvarsformål, bolig, veiareal,grønnstruktur	31/104, 31/116, 31/252, 31/267, 81/1837
Landbruks- og matdepartementet	Veiareal	31/369

Lillestrøm kommune	Kommunale eiendommer. Veiarealer, tomter, offentlige formål, grønnstruktur, bolig, næring, idrettsanlegg, skoler, mv.	26/106, 26/107, 26/24, 26/52, 26/53, 26/54, 26/110 27/28, 29/1060, 29/1061, 29/1065, 29/1067, 29/1145, 29/1148, 29/1156, 29/1157, 29/1158, 29/1159, 29/187, 29/543, 29/963, 29/1128 30/1, 30/18, 30/279, 30/284, 30/286, 31/163, 31/187, 31/280, 31/282, 31/295, 31/311, 31/321, 31/327, 31/336, 31/341, 31/375, 31/376, 31/381, 31/391, 31/409, 31/410, 31/411, 31/412, 33/18, 33/84, 34/17, 34/45, 81/1448, 81/1477, 81/1962, 81/1986, 81/2064, 81/2369, 81/2602, 81/2607, 81/2608, 81/2609, 81/2618, 81/2652, 81/2684, 81/2690, 81/725, 83/266, 83/449, 83/452, 83/622, 83/655, 83/710, 83/715, 83/728, 83/786, 83/827, 83/854, 83/855, 83/856, 83/866, 83/450
Statens Vegvesen	Veiarealer. Fetveien rv. 22.	26/113, 30/291, 31/406, 31/407, 31/408, 34/47, 81/2589, 82/257
Statsbygg	Næringsbygg. Justervesenet, Statens havarikommisjon.	26/57, 31/312, 31/316

Privat eide eiendommer		
Grunneiere	**Beskrivelse**	**Gnr/bnr**
Fetveien 80-84 AS (Aspelin Reitan Eiendom)	Kjeller flyplass tilleggseiendom	31/370
Private grunneiere, borettslag, boligsameier, aksjeselskaper	Boligeiendommer	26/112, 26/12, 26/17, 26/20, 26/5, 26/84, 26/85, 26/93, 27/1, 27/41, 27/42, 27/44, 27/49, 29/1006, 29/1018, 29/1057, 29/1063, 29/1064, 29/1066, 29/1069, 29/1071, 29/1094, 29/1096, 29/1106, 29/1107, 29/1928, 29/249, 29/635, 29/671, 29/677, 29/784, 29/857, 29/887, 29/957, 29/961, 29/967, 29/980, 30/98, 31/157, 31/158, 31/171, 31/172, 31/173, 31/174, 31/175, 31/176, 31/182, 31/183, 31/188, 31/191, 31/192, 31/193, 31/248, 31/249, 31/250, 31/251, 31/254, 31/255, 31/256, 31/257, 31/258, 31/259, 31/263, 31/264, 31/266, 31/271, 31/272, 31/274, 31/276, 31/277, 31/278, 31/279, 31/281, 31/284, 31/288, 31/291, 31/293, 31/294, 31/296, 31/297, 31/298, 31/299, 31/305, 31/308, 31/318, 31/319, 31/326, 31/328, 31/329, 31/332, 31/333, 31/335, 31/337, 31/338, 31/340, 31/342, 31/346, 31/350, 31/366, 31/368, 31/377, 31/382, 31/384, 31/404, 31/417, 31/420, 33/10, 33/15, 33/27, 33/29, 33/38, 33/4, 33/44, 33/6, 33/7, 33/70, 33/79, 33/8, 34/14, 34/41, 34/7, 34/9, 81/1032, 81/1046, 81/1047, 81/1475, 81/1499, 81/1518,

		81/1538, 81/1544, 81/1556, 81/1573, 81/1602, 81/1621, 81/1645, 81/1691, 81/1692, 81/1831, 81/1832, 81/1833, 81/1834, 81/1835, 81/1859, 81/1966, 81/1989, 81/2300, 81/2301, 81/2307, 81/2318, 81/858, 83/410, 83/416, 83/420, 83/421, 83/424, 83/425, 83/556, 83/557, 83/562, 83/569, 83/576, 83/584, 83/594, 83/605, 83/739, 83/772
Privat grunneier	Landbruks-eiendommer	31/1
Private grunneiere, stiftelser, aksjeselskaper	Nærings-eiendommer	26/21, 26/78, 26/86, 26/88, 26/94, 26/95, 26/96, 26/99, 29/1026, 29/1116, 29/1136, 29/977, 29/979, 83/397, 83/709, 83/713, 83/789, 83/790, 81/1868, 83/744
Private grunneiere, borettslag, boligsameier, aksjeselskaper	Veiarealer	27/45, 29/1045, 29/1095, 31/367, 31/383, 34/23, 81/1940, 81/2065, 83/34, 83/351
Private grunneiere, sameier, aksjeselskaper, sportsklubb	Eiendommer med forskjellig/kombinert arealbruk	26/28, 29/1122, 29/1123, 29/1124, 29/1127
Private grunneiere, aksjeselskaper	Eiendommer i hovedsak grønnstruktur	31/378, 34/3, 31/324

4.5 Arealbruk og planstatus

Dagens bruk og virksomhet innenfor varslingsområdet er i hovedsak militær aktivitet. Forsvarssektoren leier ut arealer på flyplassområdet til småflyaktivitet, landbruk og forsvarsindustrien. Flyplassområdet sammen med deler av Sogna er avstengt for allmenheten. Sør for området ligger et areal med skoler, barnehager og næringsbygg. Nord for området ligger en blanding av bolig- og næringsarealer.

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

4.6 Topografi og landskap

Kjeller flyplass avgrenses av Nittelva i vest, Sogna og bebyggelsen langs Vestbygata i sør, Fetveien og tettstedet Kjeller i nord. I øst ligger Storgata med Måsan mellom Fetveien, Alexander Kiellands gate og Vestbygata. Flyplassområdet er relativt flatt, åpent og lavtliggende, med små høydevariasjoner. Nord for Fetveien er det større variasjoner i terrenget, med høydedrag som skaper tydelig skille mellom delområdene på Kjeller.

Varslingsområdet er omgitt av vekslende urbane og semilandlige omgivelser. Landskapet er preget av ravinelandskap og stedvis våtmarksområder.

4.7 Eksisterende bebyggelse

Flyplassområdet er i stor grad ubebygd. Eksisterende bebyggelse er konsentrert langs Fetveien og består av ulike formålsbygg med til dels midlertidig karakter.

Nord for flyplassen langs Fetveien består bebyggelsen i hovedsak av eneboliger, brutt opp av handel- og servicefunksjoner, sosial infrastruktur og offentlige virksomheter. Vest for eneboligområdet i Flyvebyen ligger nyere boligområder med rekkehus. Østover mot Måsan og mellom hovedområdene av bebyggelse finnes også småhus og lav blokkbebyggelse. Større nærsenter finnes langs Fetveien og på Åråsen.

Mellom flyplassen og boligbebyggelsen på Volla i sør ligger flere skoler og barnehager. Bebyggelsen på Vigernes øst for Storgata består som på Volla av eneboliger, men omfatter også boligblokker.

4.8 Teknisk infrastruktur

Det er etablert vannforsyning, spillvannsløsninger og overvannsløsninger innenfor og utenfor flyplassområdet. Det er generelt et behov for oppgraderinger på vann- og avløpsnett og overvannsnett før en eventuell utbygging.

Flyplassområdet ligger innenfor Akershus Energis konsesjonsområde for fjernvarme- og fjernkjølingsanlegg, men Forsvaret har unntak fra tilknytningsplikten. Det finnes ikke større fellesanlegg for avfallssug, nedgravde avfallsløsninger eller lignende innenfor flyplassområdet.

NALFA-ledningens trase går under bakken tvers gjennom Kjeller flyplass. Ledningen inngår ikke som del av den kommunale infrastrukturen, men ble etablert av IFE med tillatelse fra Forsvarsdepartementet og private grunneiere. Forsvarsbygg er grunneier på området i dag. Nærings- og fiskeridepartementet har uttalt at ledningen anses som en del av atomanlegget og at ansvaret for denne følgelig vil overføres fra IFE til Norsk nukleær dekommisjonering (NND) når de overtar atomanlegget i løpet av 2028.

4.9 Vei, trafikkforhold og mobilitet

Fetveien er den største ferdselsåren gjennom varslingsområdet. Busslinjene 100, 340 og 360 går fra Lillestrøm sentrum til Kjeller og følger samme trase som viktige bilveier – Alexander Kiellandsgate, Storgata og Fetveien.

Det er etablert gang- og sykkelvei langs deler av Fetveien, Vestbygata og Storgata. Deler av strekningene langs Vestbygata og Storgata har kun fortau, for eksempel mangler Vestbygata gang og sykkelvei mellom Storgata og Alexander Killandsgate. Fetveien har ensidig gang og sykkelvei. Det er til dels mangelfulle krysningspunkter over Fetveien.

4.10 Næring

Varslingsområdet grenser til og omfatter deler av et næringsområde nord for Fetveien med næringer og fagmiljøer innen fornybar energi, helse, klima og miljø. Flere offentlige virksomheter omfattes også. Innenfor selve varslingsområdet finnes aktører innen forsvarssektoren og forsvarsindustrien.

Næringene har en betydelig verdiskaping per årsverk, og en forholdsvis stor andel av arbeidstakerne er dagpendlere fra omkringliggende kommuner.

4.11 Sosial infrastruktur

Sør i varslingsområdet ligger en akse med sosial infrastruktur med flere skoler og barnehager. Nord for flyplassen ligger Kjeller skole. Innenfor varslingsområdet ligger også Vollahallen flerbrukshall og Åråsen Bo og omsorgssenter.

Flyplassområdet er i hovedsak avstengt for innbyggerne og er i liten grad tilrettelagt med møteplasser. Skoler og barnehager er møteplasser for barn og unge, men det er ellers få tilgjengelige møteplasser i området, særlig nord for flyplassen.

4.12 Grønnstruktur og naturverdier

Flyplassområdet er dominert av dyrka mark, flystripa og bebygde arealer. På begge sider av Storgata finnes det myrområder, mens området ved Sogna har arealer med åpen fastmark. Det finnes skogsområder ved Sogna og langs Fetveien. Vest for flyplassen ligger Nittelva med tilhørende elvebredder. Mellom Sogna og Måsan ligger et areal med sosial infrastruktur med opparbeidede grøntarealer.

Våtmarkssystemene Sogna og det vernede vassdraget Nittelva med skogsområder er naturtypelokaliteter med svært stor naturverdi. Nittelva ligger oppstrøms Nordre Øyeren naturreservat. Områdene er svært artsrike med sjeldne, rødlistede og forvaltnings-interessante arter. Måsan er Lillestrøm kommunes eneste gjenværende platåhøymyr (myr der torva danner markert forhøyning). Platåhøymyr er en sterkt truet naturtype.

4.13 Kulturmiljø - Kjellers historie

Varslingsområdet har flere kulturminner og -miljøer som forteller om utviklingen av Kjeller. Det mest omfattende kulturmiljøet er Kjeller flyplass med bygninger, anlegg og teknisk infrastruktur. Flyplassen er Norges eldste og er i fortsatt bruk som sivil flyplass, inkludert veteranflyplass. Den militære flyplassaktiviteten forventes å opphøre i 2026. Det er igangsatt fredningssak for deler av flyplassen.

4.14 Fareområder og forurensning

Naturfare og grunnforhold

Flyplassområdet ligger under marin grense og består av løsmasser dominert av leire og silt. Det finnes mindre aktsomhetsområder for kvikkleireskredfare langs Nittelva og Sogna, samt nord for flyplassen. Grunnvannstanden på flyplassområdet er forholdsvis høy.

Flyplassområdet er flomutsatt og vil berøres av 100-, 200- og 1000-årsflom. Området er utsatt ved styrtregn, med flere vannveier inn mot flyplassen. Disse er i dag lagt i rør. Flomvollen rundt Kjeller er åpen der den krysses av flystripa. Flystripa er en barriere for avrenning ved styrtregn.

Grunnforurensing – PFAS og radioaktivitet

Innenfor flyplassområdet er det gjort funn av PFAS, avfall fra verkstedsdrift og flyoverhaling, bly og andre miljøgifter. Det er registrert utlekking til Sogna. Det er påvist historisk

forurensning ved enkelte områder langs traseen til NALFA-ledningen som går under flyplassen.

Eksplosiver
Flyplassen ble bombet gjentatte ganger i løpet av andre verdenskrig, og det er potensiale for funn av blindgjengere (udetonerte eksplosiver) i området. Det er gjort teknisk søk og testgraving på deler av flyplassområdet.

Støy
Trafikk fra Fetveien og Storgata er kilder til støy i området. Med unntak av bygningsmassen på flyplassområdet som har en skjermende funksjon inn på deler av området finnes det ingen støyskjerming langs vei.

Støy fra den militære og sivile flytrafikken på Kjeller bidrar også til støybildet. Ved avvikling av flyplassdriften vil disse støykildene opphøre og bidra til å redusere det totale støynivået i området.

5 Alternativer

Planprogrammet skal beskrive relevante måter å oppnå målet med planen på. Alternativer skal være realistiske og gjennomførbare, innenfor gjeldende rammer og forutsetninger.

Det er politisk besluttet at utviklingen av området skal skje uten flystripe med flyaktivitet. Det betyr at småflyplass ikke et relevant alternativ for utviklingen av området, og inngår derfor ikke i **utviklingsalternativet**. Småflyaktivitet, landbruksaktivitet og annen aktivitet på flyplassen blir omtalt i beskrivelsen av dagens situasjon, og vurdert i lys av den sannsynlige utviklingen dersom planen ikke gjennomføres – altså som en del av **nullalternativet**.

Det er utviklingsalternativet slik det foreligger etter valg av plangrep og justeringer i planprosessen som vil utgjøre det endelige planalternativet og som dermed vil være det alternativet som skal konsekvensutredes.

Nedenfor følger en beskrivelse av nullalternativ og utviklingsalternativ.

5.1 Nullalternativet

For å kunne vurdere konsekvenser av planforslaget, må det defineres et sammenligningsgrunnlag i henhold til KU-forskriften § 20 – et nullalternativ. Nullalternativet brukes som referanse for å vurdere hvilke konsekvenser planen vil ha.

Forskriften § 20 gir to innholdsmessige krav til nullalternativet: en beskrivelse av den nåværende miljøtilstanden, og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg hvis planforslaget som skal utredes ikke gjennomføres.

Kommunal- og distriksdepartementet (KDD) har gitt en tolkningsuttalelse datert 20.05.2025 av hva som skal inngå i nullalternativet for vurdering av konsekvensene av foreslått arealbruk i en reguleringsplan. Konkret gjelder uttalelsen om hvorvidt nullalternativet skal

basere seg på den faktiske situasjonen, eller gjeldende plangrunnlag. Om dette sier departementet at gjeldende plangrunnlag ikke har betydning for hvordan den faktiske miljøtilstanden er, videre: *«At den «nåværende miljøtilstanden» refererer til den faktiske situasjonen, taler for at vurderingen av fremtidig utvikling uten gjennomføring av den aktuelle planen også er knyttet til miljøtilstanden, altså uten å ta hensyn til gjeldende plangrunnlag».*

Departementet finner med bakgrunn i sin vurdering av rettskildebildet at:

«beskrivelsen av nullalternativet etter § 20 skal omfatte hvordan den faktiske miljøtilstanden antas å utvikle seg dersom den nye planen ikke gjennomføres. Der det er relevant bør beskrivelsen i tillegg omfatte antatt utvikling dersom området utvikles i tråd med gjeldende plan. Departementet mener det i slike tilfeller må vurderes konkret om den gjeldende planen er et realistisk alternativ. I den konkrete vurderingen av om gjeldende plan gir uttrykk for en realistisk arealbruk, vil det være sentralt om det etter planens vedtakelse har kommet nye, relevante styringsdokumenter eller ny, relevant kunnskap. Planens alder vil også inngå som et relevant moment i denne vurderingen.

Når det er sagt, erfarer departementet at det ofte legges uforholdsmessig mye vekt på gjeldende plangrunnlag ved fremstillingen av konsekvens av nye planforslag. Departementet vil understreke at beskrivelsen av antatt utvikling hvis planen eller tiltaket ikke gjennomføres (nullalternativet), kun skal være en referanseramme for vurderingen av planforslaget».

Usikkerheter og forbehold påvirker nullalternativet

Departementets tolkingsuttalelse legges til grunn for beskrivelsen av nullalternativet. Nullalternativet skal i henhold til håndbok M-1941 ikke omfatte kommuneplanens arealdel, og beskrivelsen skal bygge på tilgjengelig informasjon.

For flyplassområdet, som utgjør en vesentlig del av det kommende planområdet, foreligger det ingen reguleringsplan. I beskrivelsen av nullalternativet tas det utgangspunkt i dagens bruk og nåværende miljøtilstand, og en oversikt over hvordan miljøet antas å utvikle seg med bakgrunn i dette.

Hvordan flyplassområdet forventes å utvikle seg dersom kommunedelplanen ikke gjennomføres, knytter seg videre til forutsetninger som kan endre seg i løpet av forholdsvis kort tid. Det tas forbehold om at nullalternativet kan bli endret dersom forutsetningene endres.

De vesentligste forutsetningene som er lagt til grunn for nullalternativet er:

- Det foreligger vedtak om at Forsvarets nåværende virksomhet avsluttes og om avhending av eiendommen.
- Forsvarssektoren utreder mulige framtidige arealbehov på Kjeller for administrative funksjoner.
- Forsvarssektorens eventuelle framtidige bruk og arealbehov er foreløpig ukjent, og av den grunn er det heller ikke kjent hvilket omfang en avhending vil ha.

- Det tas utgangspunkt i at dagens utleie til landbruk, små- og veteranfly og annen virksomhet kan videreføres, uavhengig av eierskap. For småflyaktiviteten forutsettes i tillegg fornyet konsesjon.
- Med utgangspunkt i at Forsvarssektorens nåværende virksomhet skal avsluttes, tas det utgangspunkt i at et framtidig arealbehov er å definere som ny bruk, ikke en videreføring av dagens bruk. Ny bruk inngår ikke i nullalternativet. Dette gjelder også eventuelle endrede arealbehov hos leietakere.

Beskrivelse av nullalternativet
I dette tilfellet innebærer nullalternativet at området på Kjeller ikke utvikles til bolig- og næringsformål. I beskrivelsen av den framtidige utviklingen tas det utgangspunkt i dagens bruk og nåværende miljøtilstand. Det betyr at dagens bruk av **flyplassområdet** med småfly, landbruk og annen utleie legges til grunn som mest sannsynlig utvikling dersom kommunedelplanen ikke gjennomføres.

Områdene nord for Fetveien er allerede utbygd, og den mest sannsynlige utviklingen er en videreføring av dagens situasjon, i tråd med gjeldende plan (områderegulering for Kjeller Nord, vedtatt i 2015). Planen åpner for boligbebyggelse (småhus og blokker), forsvarsformål, kombinert bebyggelse og anlegg for tjenesteyting, næring og forretning. Arealene på nordsiden og langs med Fetveien omfattes av flere reguleringsplaner, og det forventes at dagens situasjon videreføres også her.

Områdene sør for flyplassen langs Vestbygata er allerede utbygd, og den mest sannsynlige utviklingen er en videreføring av dagens situasjon, i hovedsak bebyggelse med offentlig eller privat tjenesteyting i tråd med gjeldende planer. Arealene langs Nitelva og Sogna samt Måsan forventes ikke utbygd, i tråd med områderegulering for Nitelva, samt politiske føringer. Bebygde arealer langs Storgata forventes utviklet i tråd med gjeldende eller kommende planer (Lillestrøm by nord).

Dagens situasjon og nåværende miljøtilstand oppsummeres som følgende:

- Flyplasseiendommen inkludert Måsan er avsatt til militært formål (MF1 og MF2) i kommuneplanens arealdel. Området er ikke regulert.
- Lite utnyttet område – avsatt som prioritert vekstområde i kommuneplanen og regional plan for areal og transport.
- Militær base med tilhørende flyplassinfrastruktur og flyaktivitet, utilgjengelig for allmennheten.
- Forsvarets behov for flystripen opphører i 2026. Forsvaret vil utnytte ledig kapasitet på Kjeller til virksomhet av midlertidig karakter fram til endelig vedtak for kommunedelplanen foreligger.
- Utleie av arealer til virksomhet knyttet til forsvarsindustrien og sivil bruk fra Forsvarsbygg og Aspelin Reitan Eiendom.
- Sivil aktivitet: Fungerende småflyhavn for småfly og veteranflymiljøet i påvente av Samferdselsdepartementets avklaringer av hvor permanent småflyhavn i Osloområdet skal plasseres.
- Sivil aktivitet: Landbruksdrift i form av grasproduksjon.
- Forsvarsindustrien ved KAMS.
- Flom- og styrtregnutsatt område med høy grunnvannstand.
- Forurensing i grunn knyttet til flyplassaktivitet, der PFAS er en av de alvorligste forurensningskildene.

- Historisk forurensing i grunn fra NALFA-ledningen som går over flyplassen.
- Norges eldste flyplass med nasjonale kulturmiljøverdier. Pågående fredningssak for deler av området inkludert flystripa.
- Stort naturmangfold og sårbare arter som må ses i sammenheng med naturreservatet Nordre Øyeren og det varig vernede vassdraget Nittelva.
- Områder nord for flyplassen/Fetveien består av boligfelter og noe næringsbebyggelse, samt offentlig tjenesteyting.
- Områder sør og vest for flyplassen preges av de blågrønne områdene Nitelva, Sogna og Måsan, offentlige tjenester og annen næringsbebyggelse.

5.2 Utviklingsalternativet

Utviklingsalternativet er utformet med utgangspunkt i konseptutredningen gjennomført av COWI for Lillestrøm kommune i 2019 og føringene gitt i KS 154/24. Utviklingsalternativet blir videreutviklet gjennom mulighetsstudier. Planalternativ og plangrep velges når mulighetsstudiene er gjennomført. Dette vil gi et viktig grunnlag for videre planlegging av områdeutviklingen.

Bydelssentrum	Ett bydelssentrum med ulike funksjoner som komplementerer Lillestrøm sentrum. Ses i sammenheng med eksisterende nærsentra.
Næring	Dekking av daglige behov og tilbud til et større nærmiljø rundt flyplassområdet. Muligheter for et fremtidig innovasjonsdistrikt.
Grønnstruktur	Helhetlig og sammenhengende grønnstruktur som styrker forbindelsene i og gjennom området. Tverrgående grønne forbindelser mellom byen og Kjeller, samt tilrettelegging for realiseringen av den grønne ringen rundt Lillestrøm by. Bevaring Måsan. Blågrønne løsninger, der minst 30 % av arealene bør avsettes til blågrønne formål.
Boligstruktur	Variasjon i byggehøyder og boligtypologi, kombinert med effektiv, økonomisk og bærekraftig arealutnyttelse. Tilrettelegging for sosial bærekraft gjennom gode nærmiljøer og kvaliteter som er attraktive for ulike livsfaser og behov.
Mobilitet	Flere koblinger mellom Kjeller og sentrum for myke trafikanter. Godt tilrettelagt med eventuelle fremtidsretta mobilitetsløsninger. Forlengelse av kollektivstrengen (høystandard buss) fra Lillestrøm stasjon til Kjeller.
Kommunal og sosial infrastruktur	Tilbud som håndterer planforslagets befolkningsvekst, med muligheter for å dekke enkelte av dagens behov utenfor planområdet.
Kulturmiljø	Kulturmiljø knyttet til flyhistorien benyttes i steds- og næringsutviklingen. Arealbeslag, fredningsformål og -bestemmelser med tilstrekkelig handlingsrom for å nå utviklingsmålene legges til grunn.

5.3 Mulighetsstudie

Det gjennomføres mulighetsstudier i form av parallelloppdrag. Parallelloppdraget skal videreutvikle utviklingsalternativet gjennom å framskaffe ulike ideer og forslag til plangrep, som kan legges til grunn for det videre planarbeidet med konsekvensutredning og en planlegging av en bærekraftig utvikling av Kjeller flyplassområde.

Mulighetsstudiene gjøres i tråd med sentrale målsettinger for planarbeidet. Flyplassområdet er utilgjengelig for allmenheten og mulighetsstudiene vil ha stor verdi i visualisering av utviklingsmuligheter, i medvirkningsprosesser og som beslutningsgrunnlag.

Parallelloppdraget skal utforske nærmere hvordan tilgjengelige arealer kan utvikles, hvilke arealer som er egnet for ulike formål, og hvordan ulike formål kan kombineres for å sikre god arealutnyttelse.

I første halvdel av 2026 utarbeides det en kravspesifikasjon som legges til grunn for parallelloppdraget. Planprogrammet er en viktige ramme for parallelloppdraget og vil inngå som del av kravspesifikasjonens kunnskapsgrunnlag. Kravspesifikasjonen vil stille krav om realisme og gjennomførbarhet samtidig som det vil bli stilt krav om å utarbeide framtidsrettede og innovative løsningsforslag.

Konkurransen og oppdraget skal gjennomføres på en måte som ivaretar nødvendige sikkerhetshensyn ved den fortsatt aktive militære basen på Kjeller flyplass. Av den grunn legges det opp til en prekvalifiseringsrunde som skal sikre nødvendig kompetanse hos tilbydere. Prekvalifiseringen settes i gang etter at utkast til planprogram er lagt på høring, mens del to av konkurransen igangsettes når kommunestyret har fastsatt planprogrammet.

Det legges opp til medvirkningsprosesser både i løpet av og i etterkant av utarbeidelsen av mulighetsstudiene. Mulighetsstudiene, med anbefalte plangrep, legges fram for politisk behandling før utarbeidelse av plan og konsekvensutredning. Dette omtales også i *kapittel 2.3.2 Planlagt medvirkning.*

6 Utredningstemaer

Under følger en oversikt over utredninger som skal inngå i kommunedelplanen. I konsekvensutredningene skal konsekvensene av planforslaget, med løsningene det innebærer, belyses. Avbøtende tiltak skal vurderes og presenteres der det er aktuelt.

Konsekvenser skal sammenlignes for nullalternativet og hovedalternativet.

Forskrift om konsekvensutredninger har i § 21 en opplisting av konsekvensutredningstema som kan være aktuelle. Denne er gjennomgått. I tråd med forskriften og Kommunal- og moderniseringsdepartementets veileder *Konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningsloven*, kan konsekvensutredninger på kommunedelplannivå begrenses til å redegjøre for virkninger av planer på et overordnet nivå, forutsatt at det stilles krav om senere detaljregulering. Vurderinger av konsekvenser i anleggsfasen vil bli vurdert og behandlet i forbindelse med reguleringsplaner.

Tabellen under viser omfanget av utredninger. Noen av temaene skal ha egen konsekvensutredningsrapport, andre temaer vurderes gjennom fagnotater i forbindelse med utarbeidelse av planforslaget, mens enkelte beskrives i planforslagets planbeskrivelse.

Konsekvensutredninger gjøres for det ferdige planforslaget. I tillegg til konsekvensutredninger skal det gjennomføres flere faglige utredninger og analyser som danner grunnlaget for plangrepet og planbestemmelsene. Mer detaljerte beskrivelser finnes under i *kapittel 6.1- 6.21.*

I løpet av prosessen kan det komme til ytterligere tema som skal konsekvensutredes.

Planfaglige temaer	KU inngår i planbeskrivelsen	KU gjøres som egen rapport	Andre fagutredninger
Naturfare	✓	✓	Geoteknisk rapport Overvannsplan
Forurensning	✓	✓	
Naturmangfold	✓	✓	Fagutredning
Landskap	✓	✓	
Grønnstruktur	✓		
Friluftsliv	✓	✓	
Rekreasjon	✓		
Kulturmiljø	✓	✓	
Klimagassutslipp og energiløsninger	✓	✓	Overordnet miljøprogram
Teknisk infrastruktur - VAO	✓		VA-rammeplan Renovasjonsteknisk notat
Samferdsel og transport	✓	✓	Trafikkanalyse Mobilitets- og parkeringsstrategi Overordnet plan veinett
Handel og næring	✓		Fagutredning
By- og stedsforming	✓		Boligbehovsanalyse Illustrasjonsplan
Sosial infrastruktur	✓		Behovsplan
Barn og unges oppvekstvilkår	✓		
Jordressurser	✓		
Vannmiljø	✓		
Massehåndtering	✓		
Samfunnsmessige konsekvenser	✓		Utredning samfunnsmessige konsekvenser
Strategi for midlertidighet	✓		
ROS-analyse		Egen ROS-analyse	

6.1 Metodikk

Konsekvensutredningen skal få frem planforslagets virkninger for miljø og samfunn for de aktuelle temaene. Utredningene skal for relevante temaer gjennomføres med metodikk i henhold til Miljødirektoratets veileder for konsekvensutredning av klima og miljø (M-1941). Håndbok M-1941 gjelder primært for reguleringsplaner og tiltak. Prinsippene og metodikken i håndboken legges til grunn for utarbeiding av konsekvensutredning og tilpasses plannivået.

Konsekvensutredningen bygges opp av en vurdering av planalternativets konsekvenser, herunder verdi, omfang og konsekvensgrad. Dette skal sammenlignes med konsekvensene av nullalternativets konsekvenser (videreføring av dagens situasjon) for det enkelte utrednings temaene.

Dersom konsekvensutredningen avdekker betydningsfulle negative konsekvenser, skal avbøtende tiltak beskrives.

I hver konsekvensutredningsrapport skal det redegjøres for datagrunnlag og metoder som er brukt. Eventuell usikkerhet skal beskrives.

Det lages en sammenstillingstabell som synliggjør samlede konsekvenser. I tabellen over vises også fagtema som skal beskrives ved fagnotater eller på annen måte. De enkelte fagtemaene belyses, etter behov, gjennom analyser, beregninger, beskrivelser og illustrasjoner. For noen temaer vil det bli benyttet egen metodikk gitt i egne veiledere og retningslinjer.

Utredninger og feltundersøkelser skal følge anerkjent metodikk og utføres av personer med relevant faglig kompetanse jf. § 17 i KU-forskriften.

6.2 Naturfare

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Temaet omfatter flom, overvann og grunnforhold/geoteknikk og sammenfall mellom disse. Planområdet er flomutsatt, utsatt ved styrtregn og har høy grunnvannstand. Området ligger under marin grense og deler av området omfattes av aktsomhetskart for kvikkleireskred. Planprosessen skal avklare utbyggingspotensialet gjennom en helhetlig tilnærming til området og avklaring av trygg byggegrunn. Dette omfatter blant annet å avsette tilstrekkelige arealer til håndtering av naturfare, vurdere nødvendige sikringstiltak, samt hvordan disse tiltakene påvirker andre interesser og forhold.
Utredningsbehov
Planarbeidet skal utarbeide en helhetlig **plan for håndtering av flom**, som også må inkludere prinsippløsninger for å håndtere sammenfall av flom og styrtregn. Potensialet for å sikre mot 1000-års flomnivå (kritisk infrastruktur) skal vurderes. Det skal utarbeides en **overvannsplan** for området. Utredning av overvann i planområdet må hensynta hele nedbørsfeltet og frem til trygg resipient. Håndtering av overvann i tre trinn (tretrinnstrategien), plan- og bygningsloven § 28-10 og byggteknisk forskrift § 15-8 stiller krav om at overvann skal håndteres gjennom infiltrasjon, fordrøyning og sikker avledning. Løsninger for infiltrasjon, fordrøyning og avledning av overvann skal til sammen

dimensjoneres for et fremtidig 100-årsregn. Det må vurderes hvordan vann kan inngå som et sentralt element og utnyttes som en ressurs i områdeutviklingen. Lokal og åpen overvannshåndtering vektlegges i vurderingen.

Det utarbeides et **geoteknisk notat som belyser grunnforholdene** i nødvendig grad. Kun enkelte områder langs Nittelva og rundt Sogna er markert på aktsomhetskartet for kvikkleire. Ved tilrettelegging for tiltak innenfor disse områdene, må områdestabiliteten vurderes og ivaretas i påfølgende detaljreguleringsplan. Det skal knyttes bestemmelser til områder med mulig skredfare. Dette gjelder mindre områder langs Nittelva og Sogna, og vil ikke berøre utbyggingsområder. Lokalt kan det være tiltak som bør kontrolleres med hensyn til lokalstabilitet og bæreevne, men dette avklares ved utforming av tiltak og dokumentasjon i byggesaken, og i noen grad i detaljreguleringsplan.

Følgende forhold skal også vurderes:

- Tiltak for å sikre bebyggelig grunn. Disse må vurderes i lys av hvordan de påvirker andre allmenne interesser og hensyn.
- Påvirkning på tredjepart ved eventuell masseoppfylling som sikringstiltak.
- Potensialet for sammenfallende hendelser, konsekvenser av disse og mulige sikringstiltak skal belyses og vurderes.

Metode

- Eksisterende kunnskapsgrunnlag for flom skal gjennomgås og sjekkes ut mht. utredning av flomfare iht. prosedyre 2 i NVEs veileder 3/2022 Sikkerhet mot flom.
- Kartlegging og utredning flom skal følge NVEs veileder 3/2022: Sikkerhet mot flom. Utredningene skal dokumentere at sikkerheten mot flom er tilstrekkelig ivaretatt i henhold til kravene i PBL og TEK17 kapittel 7.
- Utredning av overvann tar utgangspunkt i kommunens egen overvannsveileder og maler, tretrinnsstrategien, samt NVEs Rettleiar for handtering av overvatn i arealplanar.
- NVEs veileder 1/2019: Sikkerhet mot kvikkleireskred skal følges.
- Temaet følges opp i ROS-analysen, med redegjørelse for avbøtende tiltak og hvordan dette er sikret gjennomført i planen.

6.3 Forurensing

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Temaet omfatter både grunnforurensing, radioaktiv forurensing, støy og luftforurensing. Området og potensielt også bygningsmasse har forurensing fra ulike kilder som kan ha betydning for framtidig arealbruk og tiltak med hensyn til egnethet.

Arealbehov knyttet til håndtering av radioaktivt forurensede masser må avklares i planprosessen. Det må også fremtidig bruk, omlegging eller sanering av NALFA-ledningen, da den kan utgjøre et betydelig arealbeslag.

Utredningsbehov

Det skal vurderes om det er behov for å supplere Forsvarsbyggs miljøtekniske **grunnundersøkelser** for flyplassområdet. Det skal gjøres en risikovurdering knyttet til den planlagte arealbruken, særlig for følsomme arealformål som bolig, skole og barnehage. Planen må avklare hvordan arealene kan utvikles med tanke på mulig forurensningsfare, og hvilke tiltak som kreves for å sikre trygg og byggbar grunn. Det må vurderes bestemmelser for å sikre videre opprydding og for restriksjoner på typer arealformål. Det må gjøres en risikovurdering av bygninger med forurensing som grunnlag for en vurdering av tiltak for å sikre trygg gjenbruk av bygningsmasse. Når det gjelder **radioaktiv forurensing** skal det gjøres en risikovurdering knyttet til den planlagte arealbruken, særlig for følsomme arealformål som bolig, skole og barnehage, men også for arealer for midlertidig opphold som park, grøntområder mv. Planen må avklare hvordan arealene kan utvikles med tanke på mulig forurensningsfare, og hvilke tiltak som kreves for å sikre trygg og byggbar grunn. Det må vurderes bestemmelser for å sikre videre miljøopprydding og for restriksjoner på typer arealformål, i tråd med kommuneplanens arealdel. Utredninger kan, om aktuelt, koordineres med IFEs kartlegginger av forurensing langs NALFA-ledningen, Nittelva og Sogna. Planen skal avklare hvilke områder som er egnet for ny støyfølsom bebyggelse - og hvilke områder som ikke er egnet for støyfølsom bebyggelse. For **støy og luftkvalitet** legges eksisterende kunnskapsgrunnlag til grunn. Behovet for ytterligere utredninger avklares i reguleringsplan.
Metode
• Temaet skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941, og veileder T-1442. • Veileder nr. 19 opprydding i radioaktiv forurensing (DSA) benyttes der relevant • Metoder for utredning av radioaktiv forurensing må avklares nærmere med fagmyndighet for temaet, Direktoratet for strålevern og atomsikkerhet (DSA)

6.4 Naturmangfold

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Sikring av natur- og miljøverdier innenfor varslingsområdet inkludert Måsan, Sogna og Nittelva vil være viktig i planarbeidet og må ses i sammenheng med friluftsinteresser, klimatilpasning, reduksjon av klimagassutslipp og mulighet for realisering av den grønne ringen. For å sikre hensynene bør minst 30 % av arealene avsettes til blågrønne formål.
Utredningsbehov
Eksisterende kunnskap om naturmangfold i planområdet gjennomgås, og behovet for ytterligere kartlegginger vurderes i løpet av prosessen. Utredningen bør omfatte vurderinger av mulige bevarings- og restaureringstiltak, hensynssoner og byggegrenser for

å sikre naturverdier. Vurderinger av konsekvenser for naturmangfoldinteresser må omfatte sammenhengen med Nittelva og nedstrøms Øyeren.

Det skal gjøres en vurdering av naturmangfoldlovens miljørettslige prinsipper (§§ 8 til 12).

For å fremskaffe kunnskap om utvikling, tilstand og tjenester vi får fra naturen på arealene i planområdet skal det vurderes utarbeidet et **naturregnskap** (en oversikt over natur, hvor mye som er utbygd og hvor mye som er igjen) for området. I løpet av prosessen skal det vurderes om **økologisk kompensasjon** (erstatning av tapte økologiske funksjoner gjennom kompenserende tiltak) er et aktuelt virkemiddel i kommunedelplanen eller i reguleringsplan, dersom natur bygges ned og ikke andre avbøtende tiltak kan gjennomføres.

Metode

- Temaet skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941.
- Eventuell kartlegging av naturtyper gjøres iht. Miljødirektoratets instruks.

6.5 Landskap

Hensyn

Kjeller flyplass ligger mellom Lillestrøm sentrum og Kjeller tettsted og er godt synlig fra høydedragene rundt flyplassområdet. Møtet mellom sentrum og tettstedet vil være viktig sammen med visuelle forbindelser til det omkringliggende landskapet, natur- og friluftsområder langs Nittelva og viktige kulturmiljøer.

Utredningsbehov

Kommunedelplanens påvirkning på landskapet og dets kvaliteter skal beskrives og vurderes. Det skal vurderes hvordan planalternativet ivaretar viktige landskapsverdier og siktlinjer. Endringer av landskap/etablering av nytt landskap (natur og urbant) som resultat av lokal massedeponering, overvannstilpasning og andre tiltak skal inngå i vurderingene. Fjern- og nærvirkningen av tiltakene skal illustreres fra gitte standpunkter. Plassering og utforming av grøntområder og grønne forbindelser må vurderes med hensyn til landskapsbildet og lokalklima.

Metode

Temaet skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941.

6.6 Grønnstruktur, friluftsliv og rekreasjon

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Temaet omfatter alle typer friluftsliv- og rekreasjonsområder, inkludert uteoppholdsarealer, arealer for lek, aktivitet, turveier og møte- og hvileplasser. Det skal tilrettelegges for ulike

livsfaser og funksjonsnivåer. Sikring av arealer for natur- og rekreasjonsområder og gjennomgående grønne forbindelser mellom Lillestrøm og Kjeller og innenfor planområdet vil være viktig, også med tanke på underdekning av grønnstruktur i Lillestrøm by.

Utredningsbehov

Det skal kartlegges hvordan planforslaget ivaretar folkehelseperspektivet og tilrettelegger for ulike livsfaser og behov. Grønnstrukturbehovet må ses i sammenheng med bevaring av natur og overvannshåndtering.

Behovet for grønnstruktur og muligheten for å tilrettelegge for realisering av den grønne ringen rundt Lillestrøm by skal undersøkes.

Metode

- Temaet friluftsliv skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets veileder M-1941.
- Grønnstruktur og rekreasjon beskrives i planbeskrivelsen.

6.7 Kulturmiljø

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Det finnes kulturmiljø av lokal og nasjonal verdi innenfor varslingsområdet. Det er registrert ett automatisk fredet kulturminne med Askeladden, ID-115105-1, innenfor varslingsområdet.

Flyplasshistorien skal bevares og inngå som ressurs for området, i kulturbasert næringsutvikling, som utgangspunkt for stedsutvikling og klimavennlig gjenbruk.

Det er meldt oppstart av fredningssak for deler av flyplassen. Fredningssaken skal gå parallelt med planprosessen. En fredning vil kunne legge varige begrensninger på kommende planer og byggesaker i området (innenfor og utenfor fredningsarealet) i tillegg til økt saksbehandlingsmengde. Det er behov for å avklare handlingsrommet knyttet til fredning i planprosessen, og å belyse eventuelle negative konsekvenser av en fredning for andre samfunnshensyn. Dette vil også inngå som grunnlag for kommunestyrets uttalelse til et kommende fredningsforslag.

Utredningsbehov

Det skal vurderes hvilke konsekvenser utvikling og utbygging av arealene vil ha for kulturmiljø.

Aktivering av flyhistorien som del av stedsutviklingen skal undersøkes. Det skal synliggjøres hvordan kulturmiljø kan aktiveres og hvilke konsekvenser en fredning vil ha for utviklingsmålene for området, nødvendige infrastrukturtiltak, muligheter for gjenbruk/transformasjon, for utbyggingstetthet og volumer for nybygg. Detaljnivået må vurderes i løpet av planprosessen.

Dersom kommunedelplanen tilrettelegger for tiltak uten krav til reguleringsplan, utløses utredningsplikt etter kulturminneloven § 9.

Metode

- Planforslagets konsekvenser for kulturmiljø skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941.
- Muligheten for aktivering av flyhistorien og konsekvenser av fredning beskrives i planbeskrivelsen.

6.8 Klimagassutslipp

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Temaet omfatter reduksjon av klimagassutslipp i forbindelse med arealbeslag, transport, næringsvirksomhet, energiforbruk, bygg- og anleggsaktivitet med mer. Kommunedelplanen skal bidra til å nå målene i den vedtatte klimastrategien og bærekraftsmålene. Planarbeidet skal følge prinsippet om å unngå, flytte og forbedre (UFF) for å redusere klimagassutslipp. Dette innebærer å unngå utslipp ved å bevare eksisterende strukturer og natur, flytte funksjoner til mer klimavennlige områder, og forbedre løsninger for lavere utslipp.

Utredningsbehov

Det utarbeides et **overordnet miljøprogram** eller en helhetlig ambisjon som beskriver hvordan den nye bydelen på Kjeller kan bli et forbilde.

Som et **kunnskapsgrunnlag** utarbeides det klimagassberegninger for planområdet som viser forventete utslipp fra ulike sektorer med mål om at klimagassutslipp holdes på et minimum. Det skal ses på scenarier for bevaring av eksisterende bygg sammenlignet med riving og nybygg. Det tas utgangspunkt i norsk standard for klimagassberegning.

Det gjøres en vurdering av hvordan området kan forsynes med lokal fornybar energi og hvordan energisystemet kan støtte opp under utnyttelse av overskuddsenergi og lokal energilagring.

Metode

- Temaet skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941.
- Klimagassberegninger for bygninger – NS 3720 benyttes som utgangspunkt for kunnskapsgrunnlaget.

6.9 Teknisk infrastruktur

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Temaet omfatter vann og avløp (både vannforsyning og avløp for kloakk, spillvann med videre), renovasjon, energi (elektrisitet og fjernvarme) og kommunikasjonsløsninger. Deler av området mangler eller har foreldet og underdimensjonert ledningsnett, renovasjonsløsninger og annen infrastruktur.

Utredningene må ses i sammenheng med andre funksjoner, plan- og infrastrukturgrep i planområdet, og i sammenheng med funksjoner, oppgraderingsbehov og annen påvirkning utenfor planområdet. Struktur på infrastrukturløsninger må vurderes som helhet med tanke på samlokaliseringsfordeler.

Utredningsbehov

Det må gjøres en **utredning** på systemnivå hvordan forsyningen til området skal sikres, basert på anslag om total utbygging. Dette må deles opp i byggetrinn/faser og knyttes til ulike felt. Infrastrukturen må ses i sammenheng med plassering av bebyggelse og andre funksjoner. Det må vurderes hvordan oppgraderingsbehov av forsyningssystemet som helhet påvirkes av hel eller delvis utnytting av området.

Det skal utarbeides et **renovasjonsteknisk notat** med en overordnet vurdering av en samordnet og hensiktsmessig løsning for avfallshåndtering, samt eventuelle løsninger for gjenbruk av avfall.

Energi- og kommunikasjonsløsninger, samt andre behov for teknisk infrastruktur skal vurderes og må ses i sammenheng med utredninger knyttet til klimagassutslipp.

Traseer for teknisk infrastruktur bør vurderes. Lokalisering av arealkrevende teknisk infrastruktur skal arealfestes og det skal stilles rekkefølgekrav til utbedring/oppgradering av eksisterende ledningsnett før igangsettingstillatelse i detaljreguleringsplan.

Metode

Temaet skal omtales i planbeskrivelsen etter kommunens norm og veileder.

6.10 Samferdsel og transport

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Temaet omfatter trafikale konsekvenser som følge av utvikling av en ny bydel og dekker overordnet veinett, logistikk/transport, kollektivtrafikk og grønn mobilitet/myke trafikanter. Kjeller ligger innenfor «særlig innsatsområde for økt by- og næringsutvikling» i regional plan for areal og transport.

Overordnet veinett, kollektivtilbud og strategiske gang- og sykkelforbindelser har stor regional og lokal betydning. I planarbeidet må føringer for ivaretakelse og utvikling av samferdselsstrukturer innarbeides, og behov for ytterligere trafikkutredninger må vurderes.

Gjennom planarbeidet ønskes det lagt til rette for en styrking av kollektivtilbudet, tilrettelegging for gode og gjennomgående gang- og sykkelforbindelser. Løsninger skal

sikre tilgjengelighet. Det skal legges til rette for gode tverrgående forbindelser som bidrar til å knytte sammen Lillestrøm sentrum, den nye bydelen og Kjeller tettsted.

Planlegging må hensynta logistiske behov knyttet for eksempel til næring, varelevering, renovasjon, skoler, barnehager og andre sosiale tjenester.

Utredningsbehov

Det skal utarbeides en **trafikkanalyse**. Analysen skal blant annet vise tilgjengelighet og mobilitet i dagens situasjon, og ta for seg trafikale konsekvenser av planlagt utvikling, påvirkning og utvidelsesbehov på eksisterende veinett, forbindelseslinjer over flyplassområdet og tilrettelegging for et bærekraftige trafikksystem. Analysen skal vurdere barrieredempende tiltak og trafikksikkerhet langs Fetveien.

Det skal utarbeides en overordnet **mobilitets- og parkeringsstrategi** som viser hvordan nullvekstmålet for personbiltrafikk kan oppnås. Behov for nærmere definert parkeringsnorm vurderes i løpet av planarbeidet.

Det utarbeides en **overordnet plan for veinett, inkl. kollektivnett, og gang- og sykkelforbindelser** i planområdet. Planen skal redegjøre for mulige fremtidige kollektivløsninger og se på mulighetene for forlengelse av kollektivstrengen Oslo grense til Lillestrøm/Kjeller.

I vurdering av virkninger og til de ulike utredningene må det defineres et influensområde som omfatter funksjonelle sammenhenger i transportsystemene rundt planområdet.

Metode

Analyse/rapport gjennomføres etter Håndbok V712 *Konsekvensanalyser* og omtales i planbeskrivelsen.

6.11 Handel og næring

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Kjeller er utpekt som et regionalt område for arbeidsplassintensive virksomheter i regional plan for areal og transport. Planarbeidet skal legge til rette for innovasjon, næringsutvikling og annen verdiskaping, både i form av videreutvikling og nyetableringer basert på eksisterende kompetanse- og forskningsmiljøer og gjennom å støtte opp under nyskaping og innovasjonsmiljøer på Kjeller i tråd med planene for etablering av et innovasjonsdistrikt.

Ny bydel på Kjeller skal ikke utkonkurrere Lillestrøm sentrum, men bidra med komplementære tjenester og tilbud.

Utredningsbehov

Det skal utarbeides en **handels- og næringsanalyse**. Analysen skal kartlegge dagens næringsaktivitet, vurdere potensialet for framtidig næringsutvikling og identifisere suksesskriterier for å gjøre området attraktivt for en slik utvikling. Videre skal analysen

vurdere hvilke typer tilbud og tjenester det bør tilrettelegges for i området og hvor og hvordan det kan tilrettelegges for et bydelssentrum. Det skal i den sammenheng redegjøres for eventuelle ringvirkninger for Lillestrøm bysentrum.

I planarbeidet skal sårbarheter og behov knyttet til eksisterende samfunnskritiske funksjoner og virksomheter i og rundt planområdet inngå i vurderingene.

Metode/presentasjon

En oppsummering av analysen og resultatene skal inngå som del av planbeskrivelsen.

6.12 By- og stedsforming

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet

Det skal utvikles en helt ny bydel, som kobler sammen Lillestrøm by og Kjeller tettsted. Planen skal legge til rette for sosial bærekraftig utvikling av planområdet. Den nye bydelen skal være attraktiv og helsefremmende for en variert befolkning. Dette skal gjøres gjennom bruk av boligtypologier som bidrar til sosial bærekraft, mobilitetsløsninger, uteoppholdsrom og grøntarealer, ivaretakelse av stedets identitet og etablering av varierte og godt lokaliserte tjenester og tilbud.

Forsvarssektorens eventuelle arealbehov skal inngå som del av den helhetlige bydelsutviklingen, blant annet må folkerettens distinksjonsprinsipp hensyntas.

Utredningsbehov

Det skal gjennomføres en **boligbehovsanalyse** med utgangspunkt i demografiske prognoser, egnede boligtyper og geografiske og miljømessige hensyn for bebyggelsens plassering. Miljømessige hensyn er blant annet lokalisering av bolig i forhold til tilbud, tjenester og kollektivtilbud. Analysen skal gi strategiske anbefalinger om prioriterte utbyggingsområder, hvordan identifiserte behov for kommunale tjenester og andre tilbud dekkes, senterstruktur, samt hvordan utviklingen av en ny bydel skaper gode sammenhenger mellom Lillestrøm sentrum og Kjeller tettsted.

Det skal vurderes hvordan utviklingsalternativet kan bidra til sosial bærekraft og at den nye bydelen blir attraktiv og helhetlig med tydelig stedsidentitet/stedsidentiteter, gode nettverk av torg og møteplasser, grøntarealer, lokalsentre, byliv og ulike funksjoner.

I vurderingene må det tas hensyn til eventuell samlokaliseringstematikk i forbindelse med Forsvarssektorens arealbehov. Sikringsbehov som følger av Forsvarets behov må utredes med tanke på hvordan dette påvirker andre arealformål, forbindelseslinjer, teknisk infrastruktur mv. Forsvarssektorens arealbehov kan bli aktuelt å utrede som eget tema avhengig av hvilke behov som må dekkes.

Metode

Analysens konklusjoner skal inngå i planbeskrivelsen sammen med relevante illustrasjoner.

6.13 Sosial infrastruktur

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Temaet omfatter tjenestetilbud innen skole og barnehage, helse, omsorg, kultur og idrett. Det skal tilrettelegges for sosial infrastruktur tilpasset ambisjonsnivået for utvikling på området. Det skal vurderes om det finnes kommunale behov som ikke dekkes i Lillestrøm by i dag, som kan dekkes på Kjeller. Ved lokalisering og utforming av sosial infrastruktur skal det legges vekt på den positive konsekvensen dette vil ha for nærmiljøet.
Utredningsbehov
Det skal utarbeides en **behovsplan** for utbygging av Kjeller flyplassområde knyttet til kommunale tjenester og sosial infrastruktur. Utredning av behov for kommunale tjenester og infrastruktur samordnes med kommunens øvrige tjenesteområder og behovsplaner. Befolkningsprognose basert på planforslagets tetthet, samt bygnings- og boligtypologi for alternativene, benyttes som grunnlag for vurdering av behov for sosial infrastruktur. Eventuelle krav til 1000-årsflomsikring må vurderes.
Metode
Behovsplanen oppsummeres i planbeskrivelsen.

6.14 Barn og unges oppvekstsvilkår

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Tilbud for barn og unge omfatter alle områder satt av til lek og aktivitet, skoleveier, offentlige tjenestetilbud og sosial infrastruktur. Planarbeidet skal legge til rette for tilstrekkelige og attraktive private og felles uteoppholdsarealer, fritidstilbud, aktiviteter og møteplasser.
Utredningsbehov
Det skal vurderes i hvilken grad barn og unges behov er ivaretatt i planforslaget. Eksisterende og nye tilbud planen legger opp til skal kartlegges. Det skal vurderes i hvilken grad arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge er tilstrekkelig sikret mot forurensing, støy, trafikk og annen helsefare. Eksisterende og framtidige arealer og anlegg som brukes av barn og unge skal kartlegges og vurderes. Egnetheten og kvaliteten på arealene skal vurderes.
Metode
Omtales i planbeskrivelsen.

6.15 Jordressurser

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Planområdet er et prioritert vekstområde i regional plan for areal og transport. Samtidig er det registrert 385,4 dekar fulldyrka eller overflatedyrka mark på flyplassområdet. Av disse driftes/benyttes 252 dekar til grasproduksjon i dag med bakgrunn i Forsvarets behov for slått. Arealet er egnet for korndyrking.
Utredningsbehov
Det skal belyses hvilke virkninger planen har for jordressurser og matberedskap. Det skal vurderes muligheter for gjenbruk av egnet matjord, som omdisponering i form av tilrettelegging for urbant landbruk eller andre tiltak, eller flytting av matjord. I områder der det er relevant, skal det i påfølgende detaljreguleringsplaner beskrives hvordan matjord kan ivaretas og gjenbrukes.
Metode
Omtales i planbeskrivelsen.

6.16 Vannmiljø

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Temaet omfatter økologisk og kjemisk tilstand på vannforekomster. Nittelva og Sogna har dårlig/moderat økologisk og kjemisk tilstand blant annet på grunn av avrenning fra byen/tettstedet rundt. Planarbeidet skal ta nødvendige hensyn til vannmiljøet og de fastsatte miljømålene for vannforekomstene.
Utredningsbehov
Miljøtilstanden skal beskrives i tråd med vannforskriften, og eventuelle effekter av planlagte tiltak og aktiviteter vurderes opp mot gjeldende miljømål. Behov for prøvetaking eller fagkyndige vurderinger skal vurderes i påfølgende detaljreguleringsplaner.
Metode
Temaet skal konsekvensutredes etter metodikken i Miljødirektoratets KU-håndbok M-1941.

6.17 Massehåndtering

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Bruk og gjenbruk av masser ved utbygging. Flyplassområdet har forurensede masser knyttet til flyplassdrift, utslippsledningen for lavradioaktivt vann som går under flyplassen og i form av fremmedarter.
Utredningsbehov

Det skal gjøres en overordnet vurdering av massene i området basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag. Vurderingen skal ta for seg eventuelle overskuddsmasser, forventet kvalitet og mulighet for håndtering samt eventuelle transportbehov og logistiske forhold. Det skal vurderes om løsmasser fra området kan renses og brukes lokalt, og om masser fra Lillestrøm by kan benyttes til oppfylling på Kjeller. Det skal stilles krav om massehåndteringsplan til påfølgende detaljreguleringsplaner, der planforslagene skal redegjøre for massebalanse, muligheter for gjenbruk og håndtering av masser.
Metode
Omtales i planbeskrivelsen.

6.18 Samfunnsmessige konsekvenser

Hensyn som skal ivaretas i planarbeidet
Planforslaget skal bidra til utvikling av Lillestrøm by som regionby, kommunen og regionen som helhet. Dette innebærer å stimulere til investering, tilflytting, etableringer og utvikling, i tillegg til å håndtere Lillestrøms vekstprognoser for befolkning og arbeidsplasser. Planforslaget skal vurderes opp mot samfunnsmålene i kommuneplanens samfunnsdel i tråd med målene for økonomisk, sosial og klimatisk/miljømessig bærekraft.
Utredningsbehov
Utredningen skal belyse hvordan planen legger til rette for å ta ut kommunal- og samfunnsøkonomiske virkninger knyttet til for eksempel stordriftsfordeler, klimavirkninger, positive tetthetsvirkninger og ringvirkninger for Lillestrøm kommune, som vekst i innbyggertall og sysselsetting. Utredningen skal beskrive hvor mange nye boliger planen legger til rette for, og hvordan dette bidrar til å løse utfordringen med for lav boligproduksjon og redusere press i boligmarkedet, i tråd med FNs bærekraftmål. Utredningen skal beskrive konsekvensene av planens næringsgrep, hvordan eksisterende næringsområder ivaretas og hvilke muligheter som skapes for videre utvikling av arbeidsplasser.
Metode
Utredningen oppsummeres i planbeskrivelsen.

6.19 Strategi for midlertidighet

Når driften av flyplassområdet avsluttes fra Forsvarssektorens side og før ny utbygging igangsettes, vil det være store arealer uten konkret bruk i relativt lang tid fremover. I de tilfeller hvor det vil ta flere år å utvikle nødvendig infrastruktur og utvikle området, bør det lages en strategi for midlertidighet, slik at ikke utviklingen stopper opp og områder blir liggende «brakk» i påvente av utvikling.

Det må vurderes og illustreres hvordan arealer kan brukes i påvente av at infrastrukturen kommer på plass. Eksempelvis kan et fremtidig utbyggingsareal brukes til midlertidig park eller torv. Tilsvarende gjelder arealer hvor det i dag ikke er marked for servicefunksjoner og byliv, men hvor det på sikt vil bli et grunnlag. Da kan det for eksempel stilles krav om høye førsteetasjer egnet for butikk eller kafé, samtidig som lokalene tillates brukt til andre formål i påvente av at resten av området bygges ut og kundegrunnlaget tar seg opp.

Det skal i forbindelse med planarbeidet ses på og vurderes ulike alternativer og strategier for midlertidig bruk.

Det må tas forbehold om Forsvarets behov for båndlegging av arealene. Mulighetene for en midlertidig bruk bør avklares gjennom medvirkningsprosesser.

6.20 Risiko- og sårbarhetsanalyse (ROS-analyse)

ROS-analyse skal utarbeides i tråd med plan- og bygningslovens bestemmelser/krav og med utgangspunkt i DSBs veileder for ROS-analyser i planleggingen. Analysen skal kartlegge og avdekke mulige uønskede hendelser, vurdere sannsynlighet og konsekvens av hendelsen, samt foreslå tiltak for å forebygge hendelsen og redusere konsekvensene. Det skal vurderes både om området kan være utsatt for uønskede hendelser og/eller om tiltak i planen kan medføre uønskede hendelser.

ROS-analysen skal blant annet ta utgangspunkt i kommunens helhetlige ROS-analyse. Forhold som skal utredes og belyses er listet opp under. Om det i analysearbeidet viser seg hensiktsmessig å ta med andre risikoforhold, som tilfluktsrom, skal dette gjøres.

Mulige risiko- og sårbarhetsforhold (Kategorier)
1. Flom 2. Ekstremvær/overvann 3. Skred 4. Brann/eksplosjon 5. Eksplosiver (mulige eksplosiver/bomber i grunn) 6. Akutt forurensning og farlige stoffer (herunder også radioaktiv forurensning) 7. Trafikkulykke 8. Svikt i kritiske samfunnsfunksjoner 9. Terror, sabotasje, krigshandlinger, trusler mot kritisk infrastruktur

7 Gjennomføring og økonomiske konsekvenser

Gjennomføring av kommunedelplanen
Kommunedelplanen skal fastsette overordnede rammer for arealbruk, utnyttelse og nødvendig infrastruktur. I løpet av planprosessen vil det bli gjort vurderinger av behovet for, og nivået på videre regulering, samt om enkelte tiltak kan behandles innenfor rammene for byggesak. Et resultat av kommunedelplanen kan være at det skal lages en VPOR, et kvalitetsprogram for utviklingen eller lignende.

I løpet av planprosessen må finansierings- og områdemodeller som kan bidra til gjennomføring av planen vurderes – for eksempel om nytt kapittel i plan- og bygningsloven om grunneierfinansiering skal benyttes eller om andre tilnærminger er mer aktuelle. En områdemodell fordeler kostnader til offentlig infrastruktur mellom flere private utbyggere, basert på forholdsmessig vurdering av utbyggingsareal. For at kostnadsestimatene skal bli så realistiske som mulig, forutsettes det at løsninger det stilles krav om, må være teknisk gjennomførbare i den grad det er mulig å avklare på et overordnet nivå. En analyse av usikkerheter knyttet til gjennomføringen, er en del av denne tilnærmingen.

Utarbeidelse av områdemodellen forutsetter at det først er utarbeidet et tilstrekkelig plangrunnlag. Det vil si at medvirkningsopplegg og de viktigste utredningene som er bestilt i planprogrammet må være gjennomført først. Plangrunnlaget forventes normalt å være etablert i andre halvdel av planprosessens medvirknings- og utredningsfase. Det gjennomføres egen sak om gjennomføringsmodell enten parallelt med, etter i etterkant av vedtak av kommunedelplan.

Det må redegjøres for utbyggingsrekkefølge, og trinn i utbyggingen med tilhørende krav til etablering av teknisk infrastruktur. Dersom konsekvenser av utbyggingen fanges opp på et tidlig tidspunkt kan det planlegges for nødvendige tiltak og investeringer. Dette vil bidra til forutsigbarhet i påfølgende reguleringsplaner.

Økonomiske konsekvenser

Planforslaget vil medføre investeringsbehov for kommunen i fremtiden. Økt utbygging og befolkning krever utvidelse og oppgradering som vil medføre investeringskostnader knyttet til behov for infrastruktur. Dette omfatter blant annet behov for skole, barnehager og andre offentlige tjenester. Det kan også omfatte forsterkning av vann- og avløpsnett, oppgradering av pumpestasjoner og tilrettelegging for kollektivtransport og gang-/sykkelveier.

Det må utarbeides en investeringsplan som tar høyde for disse kostnadene og utbyggingsrekkefølge. Det må gjennomføres usikkerhetsanalyser for å belyse risiko og usikkerheter i beregningsgrunnlag.

Det må påregnes at utbyggere av området ellers må stå for de overveiende største delene av investeringene som trengs for transformasjonen. Det vil derfor være viktig å se kravene som stilles, gjennomførbarhet og kostnadene ved utbygging i sammenheng med hverandre.