

Kjeller flyplassområde

Valg av utviklingsalternativ og igangsetting av planarbeid

Gjennomgang av kunnskapsgrunnlaget

Sak 37/24 behandlet 29.03.2023 i kommunestyret

- Kommunestyret ber kommunedirektøren utrede videre:
 - realismen og den økonomiske effekten av en kombinasjonsløsning
 - muligheten for offentlig finansiering av et luftfartøyvernssenter
 - kostnadene for det offentlige å kjøpe tomt regulert til luftfartøyvernssenter, i dialog med Forsvarsbygg
 - arealdisponering, fredningsomfang og videreført flyplassdrift i dialog med grunneiere
 - kostnader og ansvar som følger av drift og vedlikehold knyttet til begrenset flyaktivitet
 - luftfartsmyndighetenes krav knyttet til fortsatt drift av flystripe
 - Avinors anledning til å drifte flystripe sammen med KFK
 - det økonomiske inntekspotensialet i kulturnæring med luftfartøyvernssenter
 - verdi og omfang av områdets biologiske mangfold, våtmarksområder og jordbruksarealer

Kommunedirektørens forslag til vedtak

Kommunedirektøren innstiller på at det igangsettes planarbeid for kommunedelplan for Kjeller flyplassområde med utgangspunkt i alternativet byutvikling med bolig, næring og andre funksjoner, uten flystripe med flyplassfunksjon.

- Kommunedirektøren har utredet de temaene kommunestyret har bedt om i sak 37/23
- På bakgrunn av et samlet kunnskapsgrunnlag har kommunedirektøren vurdert de to alternativene for utvikling av Kjeller flyplassområde og deres virkning på ulike interesser og interesserter
- Ingen av alternativene for arealutnyttelse kan hensynta alle interesser samtidig
- Kommunedirektøren mener at utredningen av ulike konsekvenser samlet sett peker i én retning, basert på hvilke alternativer som kan medføre en positiv effekt for flest mulig interesser og med grunnlag i vedtatte mål for utvikling både på Kjeller og i Lillestrøm kommune

Økonomisk effekt, inntektpotensial, kostnader, finansieringsmuligheter og realisme

- Gjennomgang av eksisterende rapporter og mulighetsstudier
- Innhenting av nytt internt og eksternt kunnskapsgrunnlag
- Henvendelser til det offentlige om finansieringsmuligheter



Det er laget følgende visualisering av et fremtidig Luftfartøyvernssenter. Illustrasjonen viser senteret etter gjennomføring av trinn 2.

KFKs mulighetsstudie 2019 (vedlegg 7, 8 og 9)

- **Konseptstudie** av ett av flere alternativer for utforming av et luftfartøyvernssenter. Dekker forhold knyttet til økonomi, drift, sikkerhet mv.
- **Gjenbruk i to trinn:**
 - Trinn 1: hangar og verksted
 - Trinn 2: videreutvikling inkludert publikumsarealer
- **Grunnleggende økonomisk premiss:** Et luftfartøyvernssenter kan under visse forutsetninger være selvfinansierende
- **Forutsetninger** knyttet til eierskap, utgifter/inntekter, besøkstall, frivillighet og finansiering (privat/statlig)

MULIGHETSSTUDIE VETERANFLYSENER KJELLER



UTARBEIDET AV KJELLER FLYHISTORISKE KULTURPARK, KFK
DESEMBER 2015



Økonomiske analyser (vedlegg 2 og 3)



Økonomisk analyse av utvikling på Kjeller
flyplassområde

Utarbeidet av Oslo Economics og COWI på oppdrag fra Lillestrøm kommune

Mai 2022



RAPPORT
SAMFUNNSØKONOMISK VERDI AV Å
ETABLERE ET LUFTFARTØYVERNSENTER PÅ
KJELLER FLYPLASS

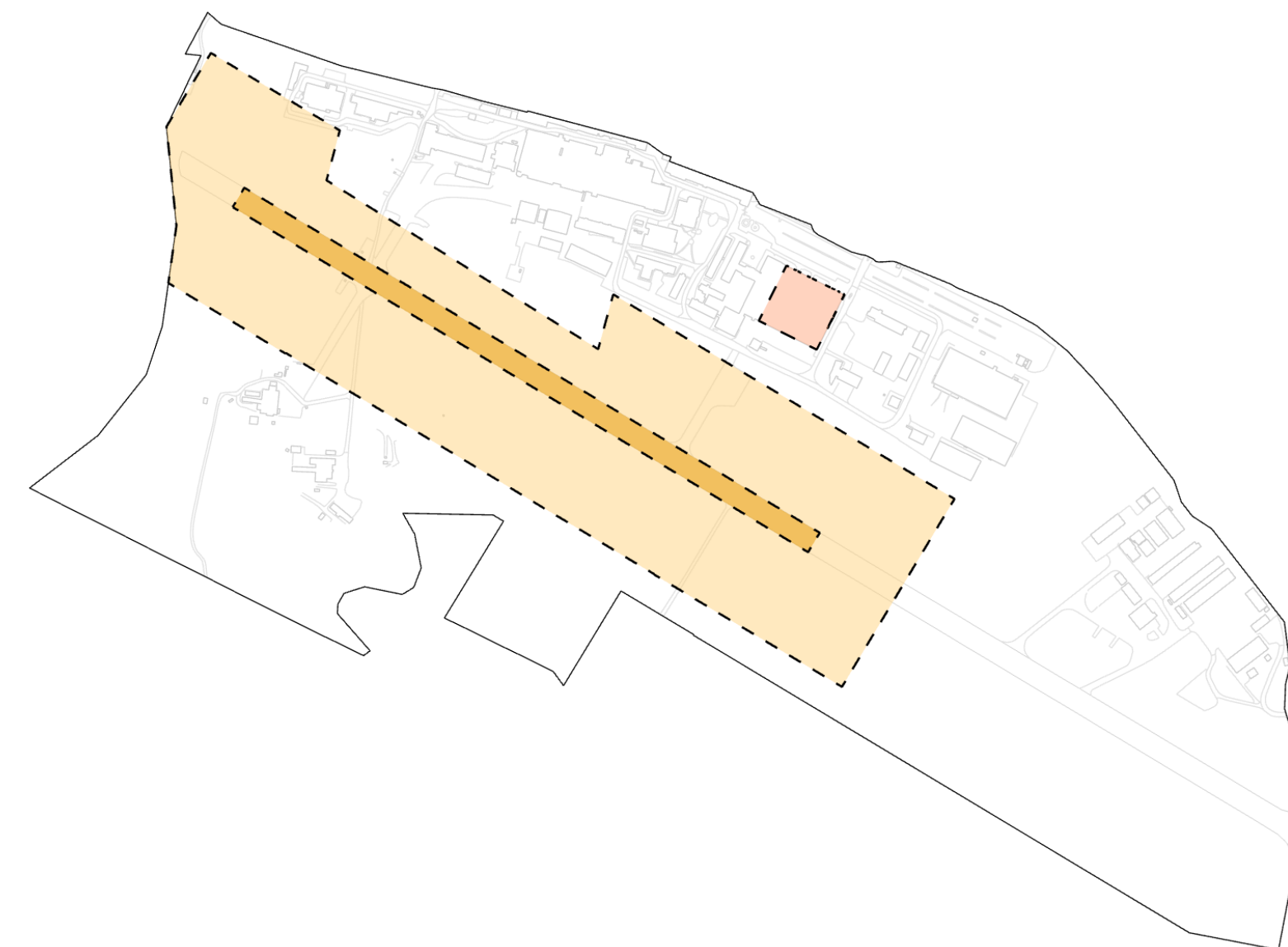


MENON-PUBLIKASJON NR. 1/2023
STÅLE NAVRUD

	Oslo Economics	Menon Economics
Type analyse	Samfunnsøkonomisk Kommunaløkonomisk Ringvirkningsanalyse	Ikke prissatte virkninger i en samfunnsøkonomisk analyse
Antall alternativer	Byutvikling/ Luftfartøyvernssenter og byutvikling	Luftfartøyvernssenter
Om kulturmiljø- verdier	Flyving bidrar til opplevelsen av det bygde kulturmiljøet, men er ingen absolutt forutsetning	Flyving er en forutsetning for opplevelsen av det bygde kulturmiljøet
Konklusjon	Et luftfartøyvernssenter har en samfunnsøkonomisk verdi, men er ikke utviklingsalternativet som har høyest lønnsomhet	Et luftfartøyvernssenter kan, under visse forutsetninger, ha en samfunnsøkonomisk nytte

Anslåtte kostnader (vedlegg 2, 7, 8, 14 og 15)

- Kjøp av tomt med rullebane og lagerhall **172,3 mill.**
- Inkluderes istandsetting av bygg og område blir summen **230 – 300 mill.**
Nybygg og gjenbruk er ofte i samme kostnadsområde
- Verdien for hele eiendommen i to alternativer: **1,2 mrd. - 620/488 mill.**
- **Ikke medregnede prosjektkostnader:** prosjektledelse, rådgivere, gebyrer, utbyggingsbidrag, infrastruktur og andre utenforliggende forhold
- Samlet gir rapportene en **foreløpig indikator** på størrelsesorden på kostnadsbildet, **prosjektkostnader unntatt. Usikkerheter og stedegne kostandsdrivere** må påregnes.



Veridian har verdivurdert **tomt**, **rullebane** og **bygg**. Illustrasjon: Torbjørn H. Danielsen

Kilder: Veridian Analyse, Oslo Economics, KFK

Avhendingsinstruksen (vedlegg 1)

- Avhending skal skje på den måten som gir det **beste økonomiske resultatet** for staten
- Det skal holdes **verditakst**. Ved verditaksering er gås det ut fra markedspris som er den høyeste pris det antas at markedet vil betale
- Forsvarsbygg **kan** tilby kommunen å kjøpe eiendommen til verditakst. Dette følger ikke av instruksen
- Staten har etter Stortingsvedtak anledning til å avhende eiendom gjennom **overdragelse**. Den gamle krigsskole ble overdratt i 2020 for ti kroner. Anslåtte kostnader for istandsetting overført til ny eier: 350 millioner



Den gamle Krigsskole i Oslo. Kilde: Wikimedia Commons (fotograf ikke angitt)

Det offentliges finansieringsmuligheter (vedlegg 18 og 19)

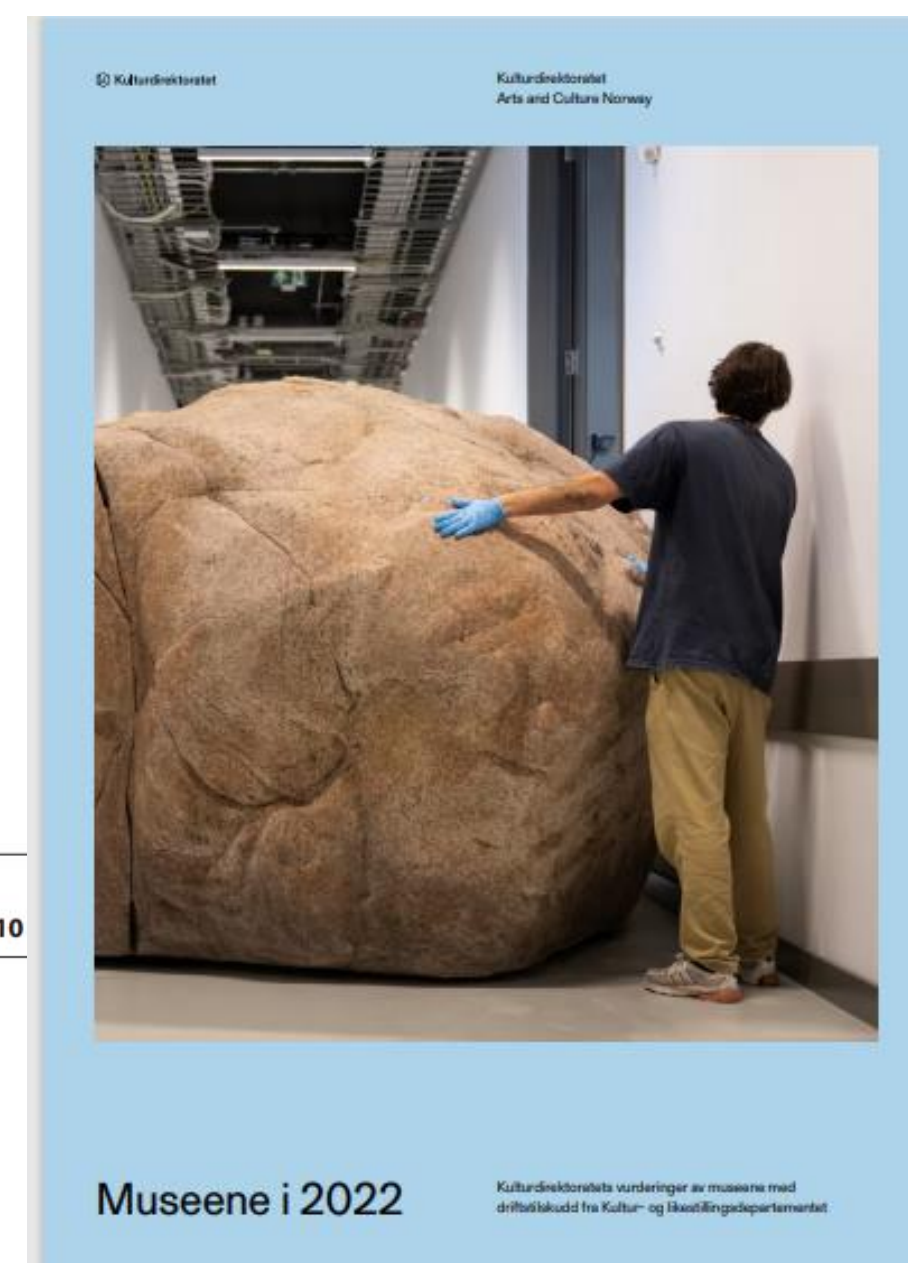
- **Staten har så langt ikke kunnet forplikte seg til finansiering** av et luftfartøyvernsenter på Kjeller
- Dialog med Forsvarsdepartementet, Samferdselsdepartementet, Klima- og miljødepartementet, Riksantikvaren, Kulturdirektoratet, Akershus fylkeskommune
- **Riksantikvaren** kan ikke støtte en etablering av luftfartøyvernsenter, da luftfartøyvern ikke er en oppgave som er tillagt Riksantikvaren
- **Forsvarsministeren** har i skriftlig svar til Stortingets spørretime uttalt at økonomisk støtte til et luftfartøyvernsenter ikke kan påregnes

Kultur- og reiselivsnæring som verdiskaper

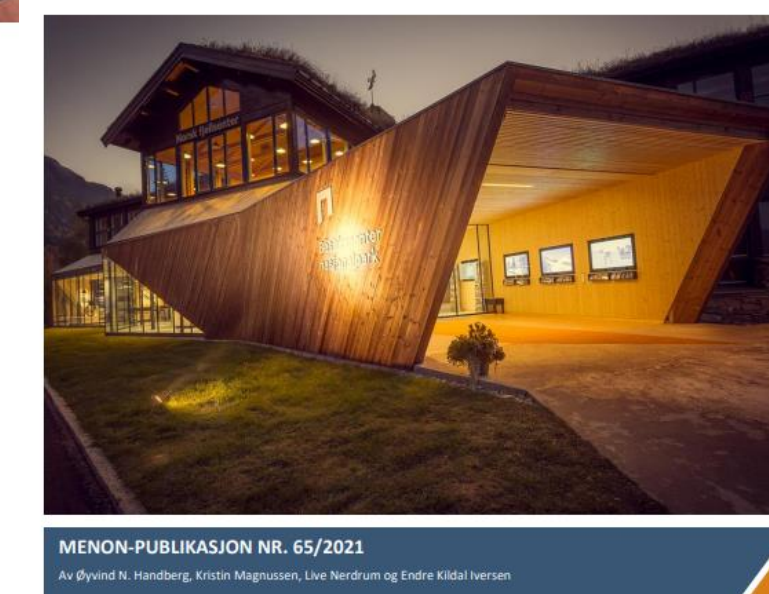
- Kultur- og reiselivsnæring er i vekst, men har **lavere lønnsomhet** enn andre næringer
- **Kritiske suksessfaktorer:** God infrastruktur, høy kvalitet, gode besøkssentre, tett samarbeid og støtte fra reiselivsnæring, det offentlige og andre relevante aktører
- **Risikomomenter:** Personlig økonomi, krig, pandemi, konkurrerende bedrifter, dårlig infrastruktur
- **Akershus fylke har få museumsbrukere** og ligger tredje sist på statistikken over norske besøkende ved museer i Norge. Den best besøkte arenaen ved Museene i Akershus er Fetsund lenser og besøkssenteret med rundt **48 000 besøkende i 2023**, hvorav nesten **10% var betalende** besøkende.

Kilder: KFK, SSB, NHO reiseliv, Kulturdirektoratet, Regjeringen, Menon Economics

mv.



RAPPORT
AUTORISERTE BESØKSSENTRE I NORGE
Fyrstårn for norsk natur



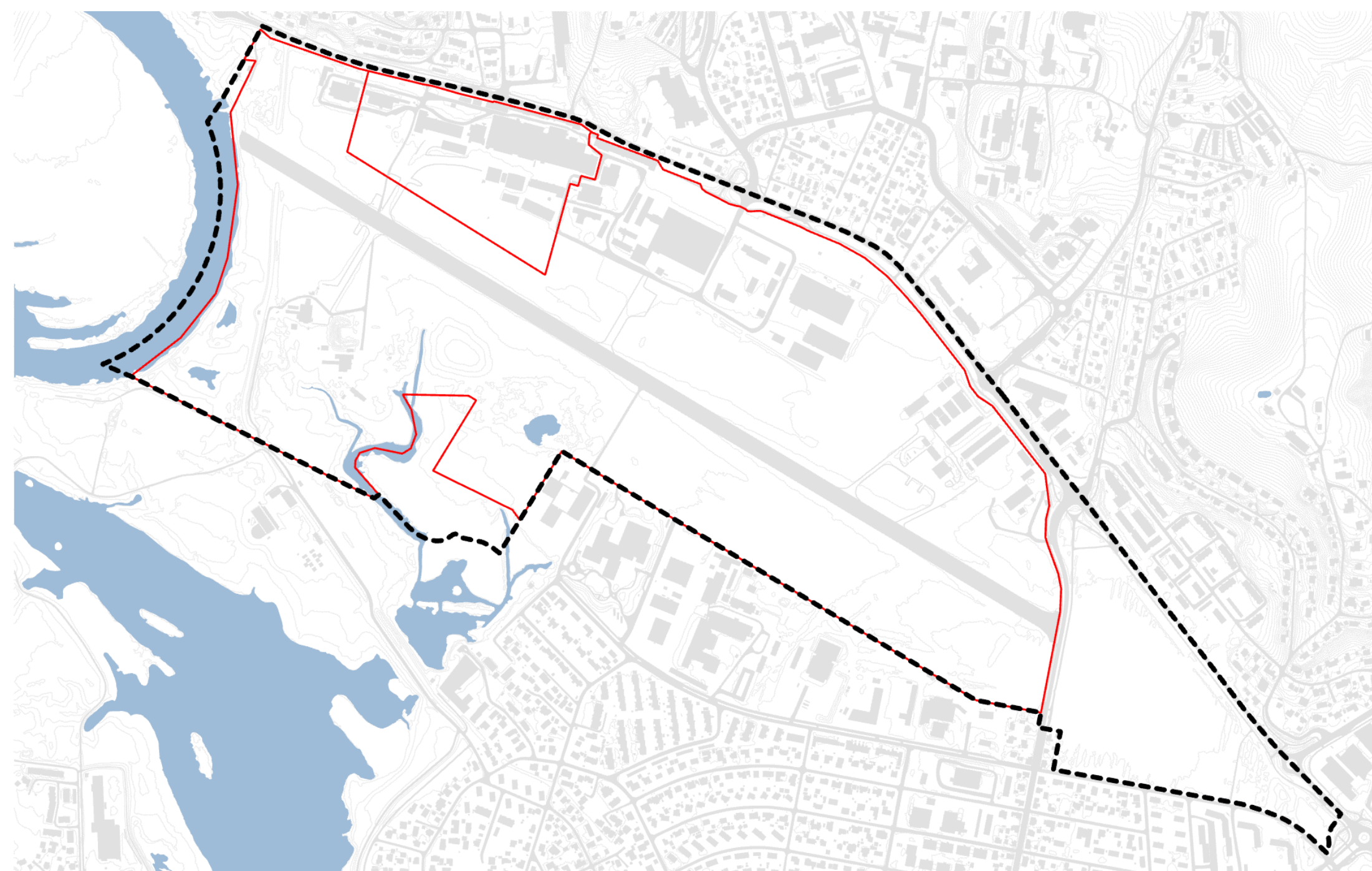
Viktigste funn oppsummert

- Et luftfartøyvernsenter har en nytteverdi, men er ikke det mest lønnsomme utviklingsalternativet
- Et alternativ med operativ flystripe vil bli mer kostnadskrevenne enn mulighetsstudien eller Veridian Analyse anslår
- Totalkostnadsbilde på mellom 230-300 millioner kroner, både ved gjenbruk eller nybygg. Summen er usikker, foreløpig og inkluderer ikke alle kostnader
- Ingen offentlig (statlig eller fylkeskommunal) finansieringsmulighet per nå
- Besøksstall ved sammenlignbare museer og ved museer i Akershus er lave
- Verdiskaping i kultur- og reiselivsnæring forutsetter blant annet kvalitativt gode tilbud, offentlig/næringslivets støtte og samarbeid og tilrettelagt infrastruktur

Arealdisponering, fredning og drift flyplass

- **Riksantikvarens** justerte varsel om oppstart og egne møter
- **Forsvarsbygg og Aspelin Ramm:** mulighetsstudier for etterbruk av Kjeller flyplassområde
- **KFK** har supplert mulighetsstudien fra 2019 med volumstudier/ mulig arealdisponering

Kilder: Dialog med Riksantikvaren, grunneiere og KFK

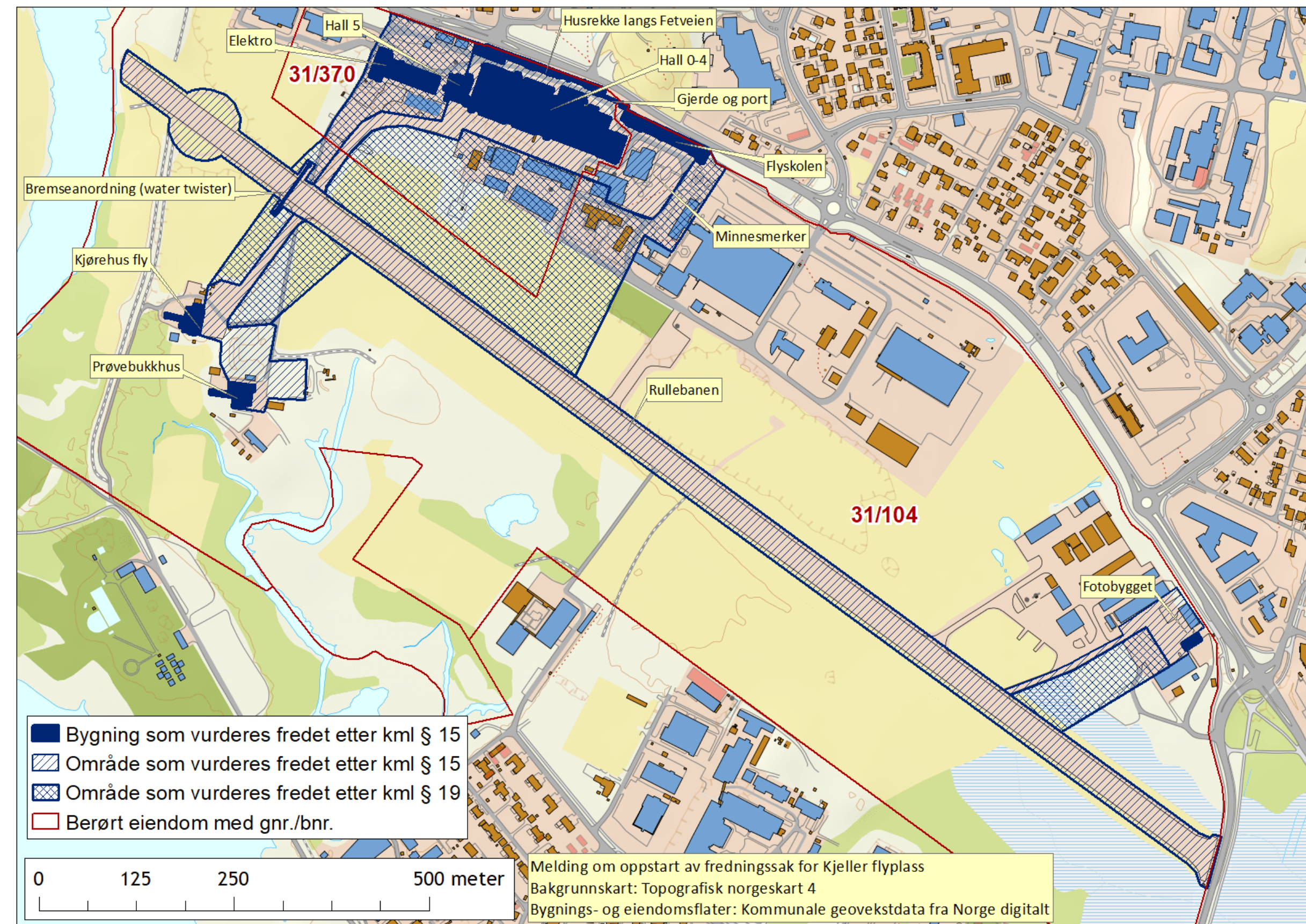


Utviklingseiendommen med eiendomsgrenser. Illustrasjon: Lillestrøm kommune, Torbjørn H. Danielsen

Riksantikvaren (vedlegg 21)

- Det varslede fredningsområdet utgjør et arealbeslag på 20% av utviklingstomta
- Fredning vil kunne medføre begrensninger på utviklingsmulighetene for både arealer og bygninger
- Bruk av flyplassen som flyplass er ikke en forutsetning for vern av kulturminneverdiene på Kjeller

Kilder: Riksantikvaren



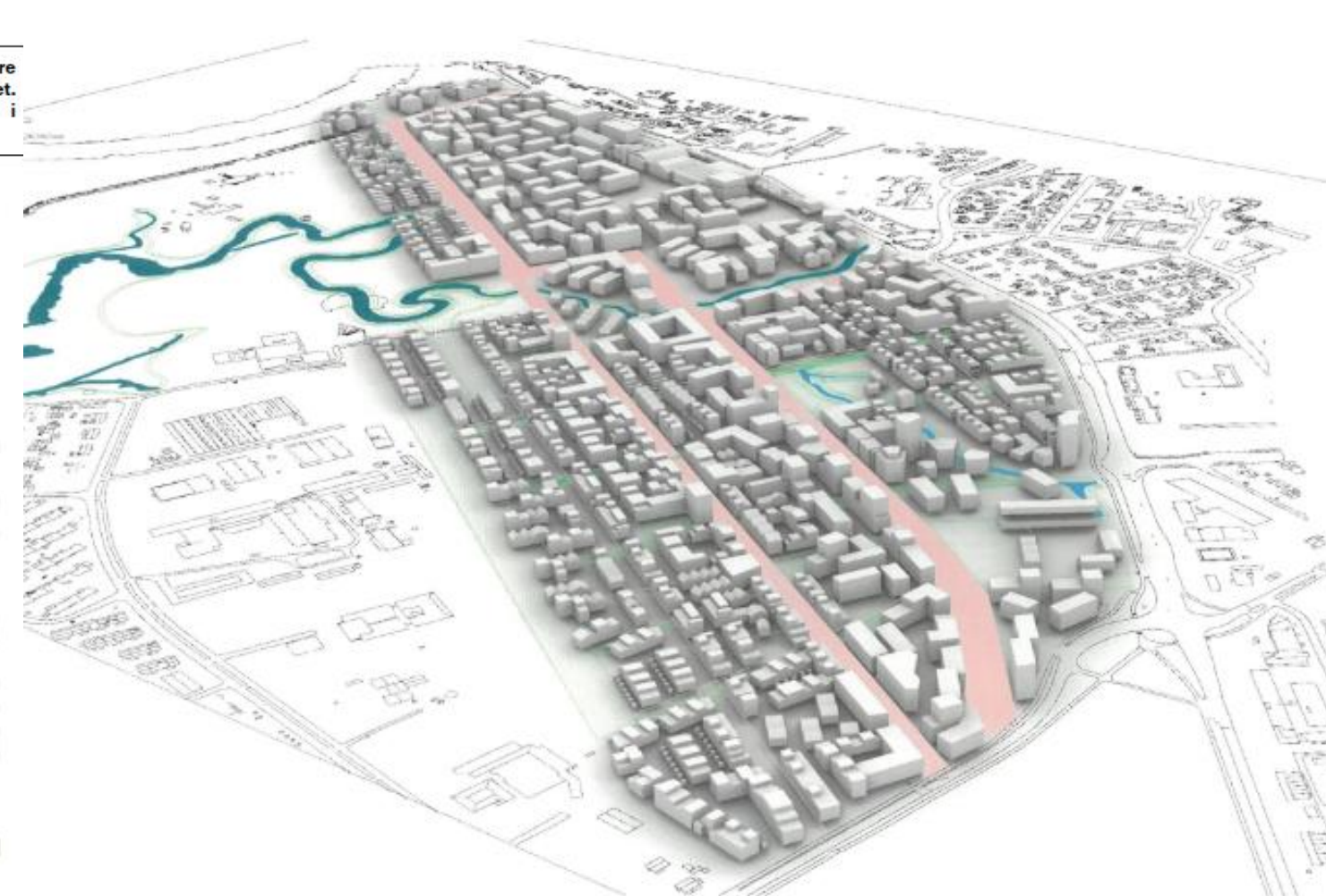
Området det er meldt oppstart av fredningssak for omfatter rundt 20% av utviklings-eiendommen. (Illustrasjon: Riksantikvaren)

Arealdisponering (vedlegg 7, 22 og 23)

- Med utgangspunkt i gitte rammer har arealet et potensial på over 5000 boliger og 200 000 m² næringslokaler
- Etablering av veteranflyplass kan redusere potensialet til rundt 3000 boliger og 120 000 m² næring
- Fredning kan redusere potensialet ytterligere. Det nåværende fredningsomfanget utgjør 20% av utviklingsarealene



Aspelin Ramm



Forsvarsbygg



KFK

Kostnader og ansvar knyttet til drift (vedlegg 6, 7, 13, 17)

Dagens situasjon - drift:

- Det sivile flymiljøet har eget konsesjonsansvar
- Flystripa er operativ og leietaker betaler i dag en sum til grunneier (forsvaret) for drift og vedlikehold

Mulig fremtidig situasjon - drift:

- Veteranflymiljøet kan ha eget konsesjonsansvar
- Det vil ikke være en operativ flyplass i statlig eie, drift og vedlikehold av flystripa må avklares mellom grunneier og leietaker

Kostnadsbilde fremtidig situasjon:

- Det er utfordrende å si hvordan dette vil kunne utarte seg økonomisk og mht. ansvarsfordeling i praksis

Kilder: KFK, Forsvarsbygg, Luftfartstilsynet og Skien, Hamar og Notodden kommune

Driftsmodeller i tre kommuner som er grunneiere for småflyplass (vedlegg 17)

- Graden av **kommunal involvering** kan variere, og det vil være opp til avtalepartene å beslutte graden av kommunal involvering. Kommunedirektøren erfarer at grunneier ofte må involveres.
- **Tydelig ansvarsfordeling** er en forutsetning for forsvarlig drift, sikkerhet og økonomi
- Det kan ikke utelukkes at **kommunen kan ansvarliggjøres** som grunneier og planmyndighet etter annet lovverk

Kilder: Notodden, Hamar og Skien kommuner, Luftfartstilsynet



Luftfartsmyndighetenes krav til sikkerhet ved drift (vedlegg 4, 5, 9, 13 og 20)

- KFKs foreslåtte modell kan ivareta luftfartslovgivingens krav til konsesjon og teknisk/operativ godkjenning. **Konsesjonshaver vil ha alt ansvar** etter luftfartslovgivingen
- **Luftfartstilsynet** gjør sine vurderinger basert på luftfartslovgivningen alene
- **Det kan ikke utelukkes at kommunen kan ansvarliggjøres** i et sikkerhetsperspektiv etter annet lovverk og i kraft av å være planmyndighet
- **Norconsults** ROS-analyse går blant annet gjennom støy, vindforhold, risiko og sårbarhet på Kjeller i tillegg til den generelle lovgivingen, og legger dette til grunn for sin anbefaling om ytterligere tiltak.

Kilder: Norconsult, Safetec, Luftfartstilsynet og KFK

Avinors mulighet til å drifte en veteranflyplass (vedlegg 16)



Møte med Avinor 15.03.2024 for å undersøke muligheten for at Avinor tar på seg et driftsansvar ved en veteranflyplass på Kjeller. Skriftlig svar mottatt 04.04.2024.



Avinor kan ikke og har heller ikke fått mandat til å påta seg ansvar for drift av en veteranflyplass.

Støy (vedlegg 4, 24 og 25)

- Både støynivå målt i desibel og opplevd støy kan være helseskadelig.
- Støy fra veteranfly sett på som eneste støykilde på området i både **SINTEFS** og **Norconsults** rapporter, men Norconsult vurderer situasjonen ut fra planer om byutvikling på området.
- Flystøyen **overskrider ikke grenseverdiene** for gjennomsnittlig støybelastning over et år, men det vil være relativt **høye maksimalstøynivåer ved enkelthendelser**.
- Det er **ikke analysert fremtidig støy fra andre støykilder** dersom området bygges ut med bygg, veier og uteområder. Dette kan samlet sett gi en annen støysituasjon.

Kilder: SINTEF, Norconsult, Miljødirektoratet



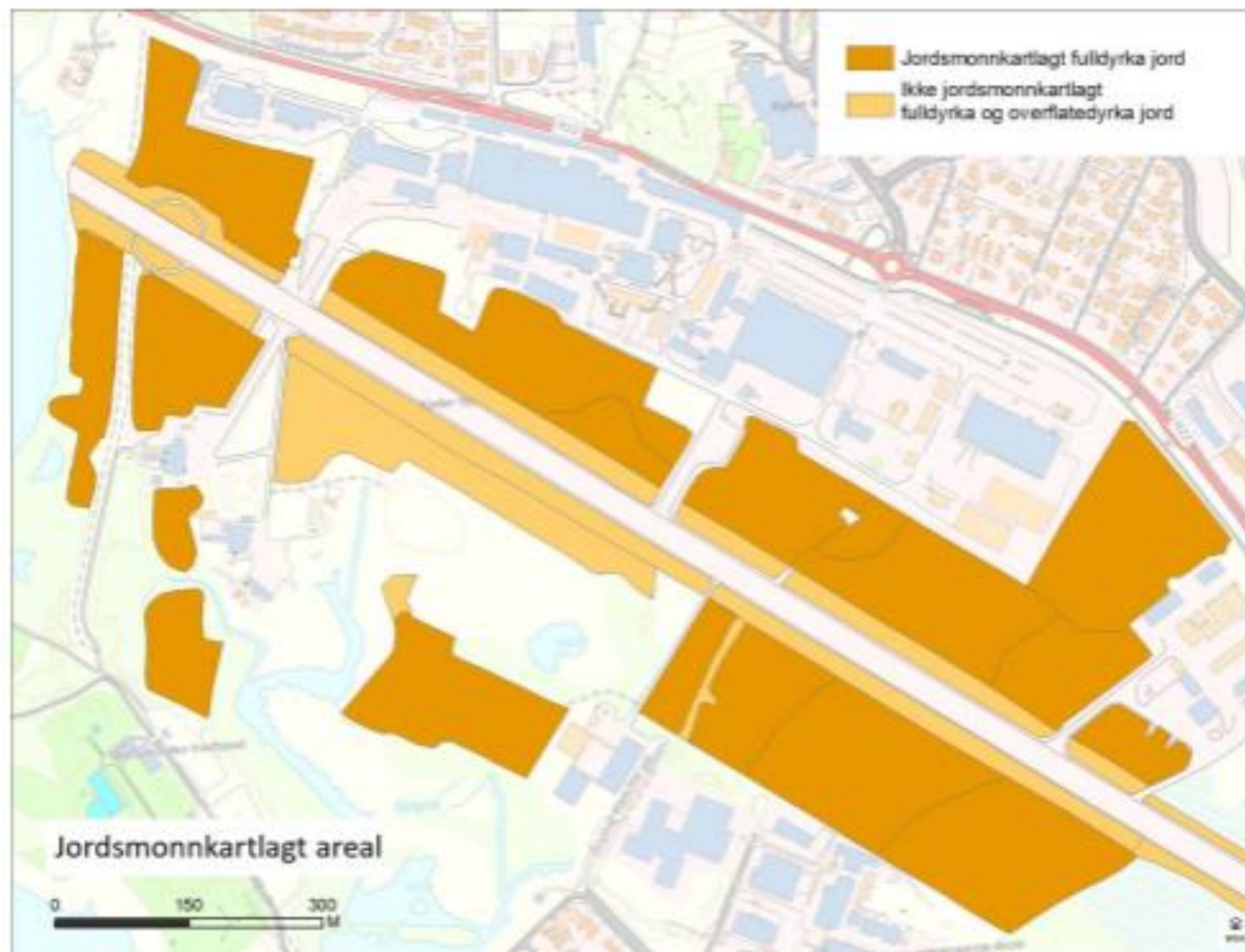
Figur 9-1. Gul støysone for det beregnede scenariet. Det er beregnet til ikke å være noen rød støysone.
M 1:20 000.

Tabell 1. Maksimalt støynivå ved avgang for tre flytyper, som funksjon av avstand og fase.
Tallene inkluderer *ikke* effekten av topografi og direktivitet.

Flytype	Antall	Fase	200 m	300 m	600 m	1000 m
Tiger Moth DH82	350	Akselerasjon på RWY	74.5	70.1	63.3	59.0
		Initial climb	70.6	66.2	59.4	55.1
		Videre klatring	68.2	63.8	57.0	52.6
Saab 91 Safir	100	Akselerasjon på RWY	84.4	80.0	73.2	68.9
		Initial climb	80.5	76.1	69.3	65.0
		Videre klatring	78.1	73.7	66.9	62.5
Harvard AT-6	50	Akselerasjon på RWY	90.4	86.0	79.2	74.9
		Initial climb	86.5	82.1	75.3	71.0
		Videre klatring	84.1	79.7	72.9	68.5

Verdien til jordbruksarealene (vedlegg 10 og 11)

- **Noen arealer er utelatt** fra jordkartleggingen i samråd med Forsvarsbygg på grunn av nærhet til rullebanen eller fordi jorda var forurenset og kan innebære risiko om benyttet til matproduksjon
- I lys av funn om jordegenskapene og verdiene til arealene på Kjeller, og regjeringens oppdaterte jordvernstrategi, konkluderer NIBIO med at det vil være **viktig å opprettholde arealene** for matproduksjon på Kjeller
- Jorden på Kjeller har **begrensende egenskaper** som gjør at den ikke er egnet til alle typer kulturplanter. Jordtypen er lite egnet til drenering



Figur 1: Jordsmonnkartlagt og ikke-jordsmonnkartlagt areal innenfor Kjeller flyplass.

Biologisk mangfold og våtmarksområdene (vedlegg 12)

- Utredningen er basert på eksisterende kunnskapsgrunnlag, og naturmangfoldet bør utredes videre som del av planprosessen
- Våtmarksområdene Sogna og Nitelva er artsrike områder med **stor verdi**
- Myrområdet Måsan: **sterkt truet** naturtype med dårlig tilstand, men med potensiale for klima- og **vannregulerende funksjon** (overvannshåndtering)
- Flere **fremmedarter** med svært høy risiko som bør bekjempes for å unngå spredning til andre områder



Figur 14. Registrerte naturtypelokaliteter. Grønnskaverte områder er kartlagt etter DN-håndbok 13, mens lilla områder er MI-kartlagte områder. Kilde: Økologiske grunnkart, Artsdatabanken.

Skybruddplan

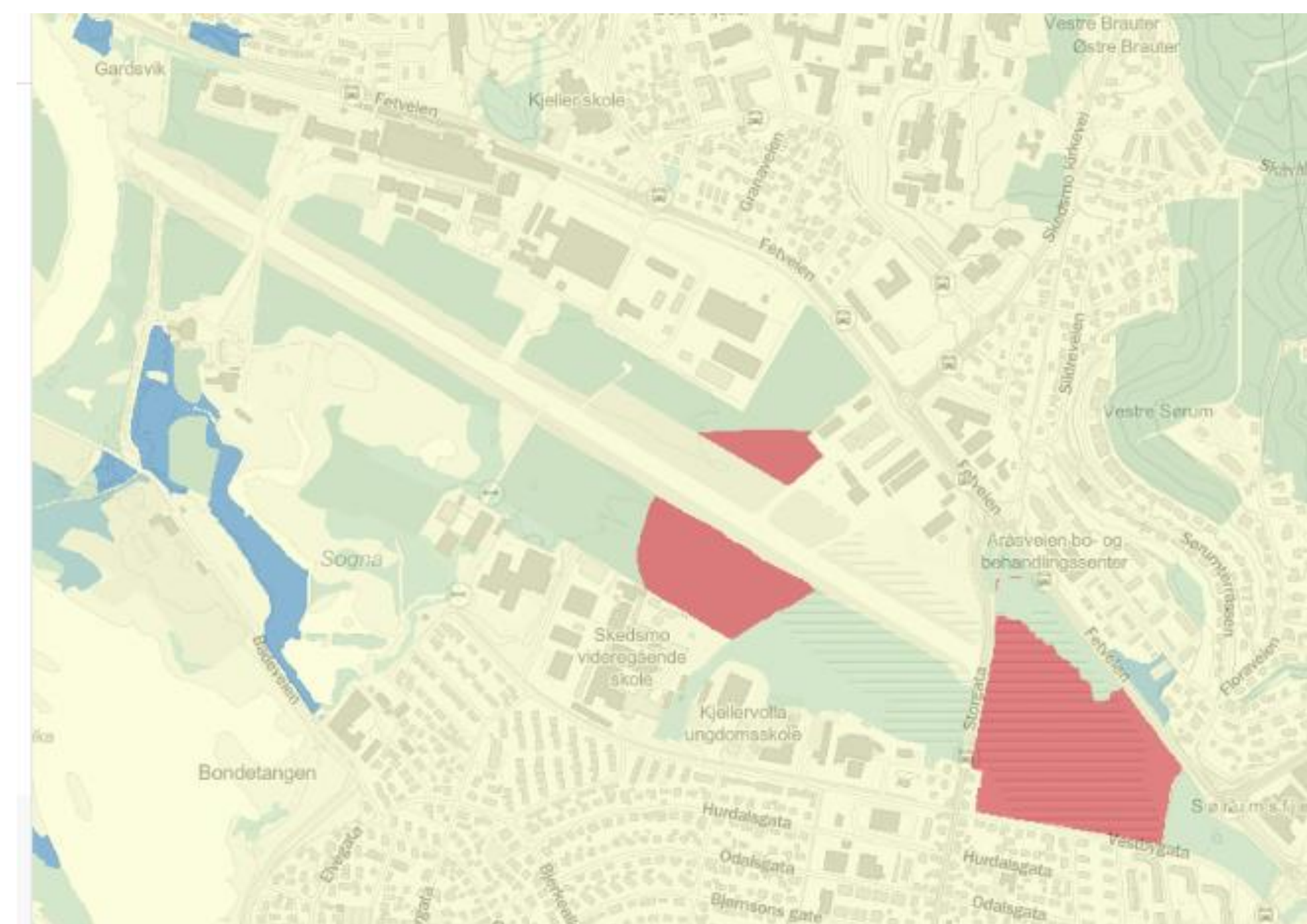
- Lillestrøm er Norges tredje mest klimautsatte kommune
- Skybruddplanen synliggjør blant annet mulighetsområder for overvannshåndtering og viser vannveier i egne kart
- Kjeller:
 - Flere vannveier fører vann inn på området, og flystripa fungerer som en **barriere** for videre avrenning
 - Området har et stort **potensiale for håndtering av overvannsproblematikk**, også for tiliggende områder

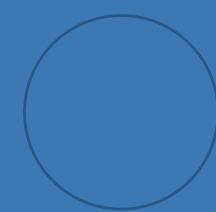
(Kilder: Tryg forsikring, Lillestrøm kommune).



Kartlegging grønne og blå egenskaper og verdier

- **NIBIO** har i 2024 laget digitale kart over egenskaper og verdier i kommunens blå og grønne arealer.
- Tema som er dekket er blant annet utslipp og opptak av klimagasser, evne til å dempe temperatur, naturmangfold og friluftsliv.
- Kart over klimagassutslipp viser at både dagens lave tilstandsgrad på Måsan og en nedbygging medfører klimagassutslipp.





Takk for oppmerksomheten!