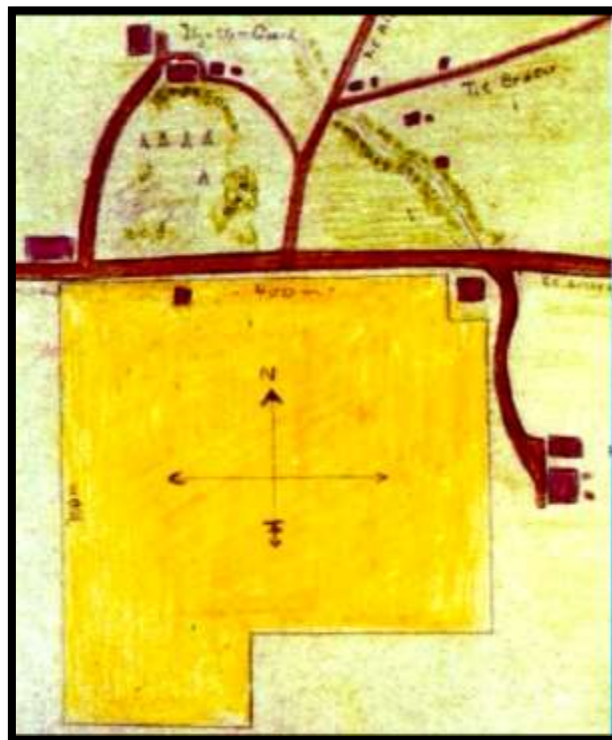


KULTURMILJØET KJELLER

Innspill til en mulighetsstudie av Kjeller flyplass som
opplevelsessenter

Swensen, Grete, Siv Leden & Inge Lindblom





Norsk institutt for kulturminneforskning (NIKU)
 Storgata 2, Postboks 736 Sentrum, 0105 Oslo
 Telefon: 23 35 50 00
www.niku.no

Tittel Kulturmiljøet Kjeller Innspill til en mulighetsstudie av Kjeller flyplass som opplevelsessenter	Rapporttype/nummer NIKU Oppdragsrapport 78/2015	Publiseringsdato 10.08.2015
	Prosjektnummer 1020437	Oppdragstidspunkt Januar – august 2015
	Forsidebilde En tidlig tegning av Kjeller flyplass. KFF's arkiv.	
Forfatter(e) Swensen, Grete, Siv Leden & Inge Lindblom	Sider 50	Tilgjengelighet Begrenset
	Avdeling Samfunn og forvaltning	

Prosjektleder Grete Swensen
Prosjektmedarbeider(e) Siv Leden og Inge Lindblom
Kvalitetssikrer Sveinung Krokann Berg

Oppdragsgiver(e) Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark

<p>Sammendrag</p> <p>Oppdraget har innebåret å foreta en kartlegging av de kulturhistoriske verdiene knyttet til Kjeller flyplass og dets tilgrensende område. Hensikten med kartleggingen er å inngå som et grunnlagsmateriale i arbeidet med å utføre en mulighetsstudie i forhold til å videreutvikle stedet som fremtidig opplevelsessenter. Kjeller har innehatt en sentral rolle som sted for utviklingen av den tidlige landbaserte luftfarten i Norge. Kulturmiljøet er omfattende og inneholder bygg og anlegg koblet opp mot de ulike funksjonene Kjeller i perioder hadde som bl.a. lærested for piloter, flyfabrikk og arbeidsplass. NIKU har i sin vurdering lagt vekt på å få frem forholdet mellom å ivareta de kulturhistoriske kvalitetene i eksisterende anlegg og bebyggelse og potensialet som fins for å forsterke og videreutvikle disse kvalitetene innenfor en ny kontekst. Kjeller vurderes å ha stor kulturhistorisk verdi av flere grunner. I området som fortsatt er i bruk av Forsvaret, ligger det bygninger som stammer fra perioden da flyplassen ble etablert, side om side med bygninger som avspeiler at nye behov har oppstått innenfor flyteknologien. Ikke mindre vesentlig er den immaterielle kulturarven som knytter seg til stedet. Her holdes håndverkskunnskapen fra flyteknologiens første dager ved like. Verdiskapingspotensialet ved å videreutvikle stedet som opplevelsessenter vurderes følgelig som stort.</p>
--

Emneord Kulturmiljø; teknisk industrielle kulturminner; flyhistorie; mulighetsstudie; tettstedsutvikling

Avdelingsleder

Inge Lindblom

Forord

Denne rapporten er svar på et oppdrag NIKU har utført for Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark v/ Tore Blikom.

Rammen for NIKU's oppdrag har vært å foreta en kartlegging av de kulturhistoriske verdiene knyttet til Kjeller flyplass og dets tilgrensende område, hvor hensikten er å bidra med et grunnlagsmateriale i forhold til å videreutvikle stedet som fremtidig opplevelsessenter for en kulturhistorisk flypark. Rapporten inngår som del av et todelt oppdrag: Mens NIKU's del har bestått av å foreta en kulturmiljø-kartlegging, blir andre del som er mulighetsstudien utført av arkitekt Morten Haave som vil utvikle 3 alternativer med 0-alternativ, basert på kulturhistorisk forankring og dokumentasjon, og arealdisponering av Kjellerområdet til bruk for flere formål. Intensjonen er å vise mulighetsrom og arealbruk til ulike formål og bruk som best ivaretar viktige kulturverdier og -vernehensyn i en videre byutvikling og bruk av Kjeller og Lillestrøm, elveparken langs Nitelva, og ivaretar rollen stedet har som en flyplass for historiske fly og kultur-formål og formidling av Norges flyhistorie.

Kjeller har innehatt en sentral rolle som sted for utviklingen av den tidlige landbaserte luftfarten i Norge. Kulturmiljøet er omfattende og inneholder bygg og anlegg koblet opp mot de ulike funksjonene Kjeller i perioder hadde som blant annet lærested for piloter, flyfabrikk og arbeidsplass. Verdiskapingspotensialet er følgelig stort, ettersom miljøet rommer mye særegen kulturhistorie. NIKU har i sitt oppdrag lagt vekt på å få frem forholdet mellom å ivareta de kulturhistoriske kvalitetene i eksisterende anlegg og bebyggelse og potensialet som fins for å forsterke og videreutvikle disse kvalitetene innenfor en ny kontekst.

Utredningen baserer seg på informasjon fra eksisterende litteratur, kunnskapsoversikter og tilgjengelige registre samt kontakt med nøkkelpersoner. Vi vil rette en spesiell takk til forhenværende kultursjef i Skedsmo kommune, Roald Hansen for nyttige innspill underveis. På denne bakgrunnen har vi foretatt en grovmaske kartlegging. Det er foretatt en inndeling av Kjeller flyplass og tilgrensende område i 5 kulturmiljøer med en påfølgende beskrivelse av spesielt sentrale og meningsbærende deler innenfor disse kulturmiljøene.

Samlet foreholder beskrivelsen seg til fire grunnleggende spørsmål:

- Hva forteller dagens landskap og miljø om områdets opprinnelse, utvikling og karakter?
- Hvorfor har enkelte elementer og karaktertrekk i området hatt spesiell samfunnsmessig betydning?
- Hvilke karaktertrekk og historiske elementer har spesiell verdi, kan de utvikles og hvor går grensene for hva de tåler?
- Hvordan kan stedets vesentlige historiske karaktertrekk og ressurser best sikres og videreutvikles?

Rapporten er disponert på følgende måte: Først beskrives Kjeller som et overordnet kulturmiljø, der vi kortfattet fremhever de mest karakteristiske trekkene ved Kjeller. Så følger en nærmere presentasjon av de fem kulturmiljøene, som avsluttes med en generell oppsummering av de kulturhistoriske verdiene som kjennetegner kulturmiljøet. Det siste kapittelet inneholder den samlede vurderingen av verdiene som området rommer, med en diskusjon om muligheter for videreutvikling av de kulturhistoriske kvalitetene som området innehar.

Prosjektgruppa har bestått av Siv Leden, arkitekt, Inge Lindblom, arkeolog og Grete Swensen, etnolog, som også har fungert som prosjektleder.

NIKU, Oslo, august 2015
Grete Swensen

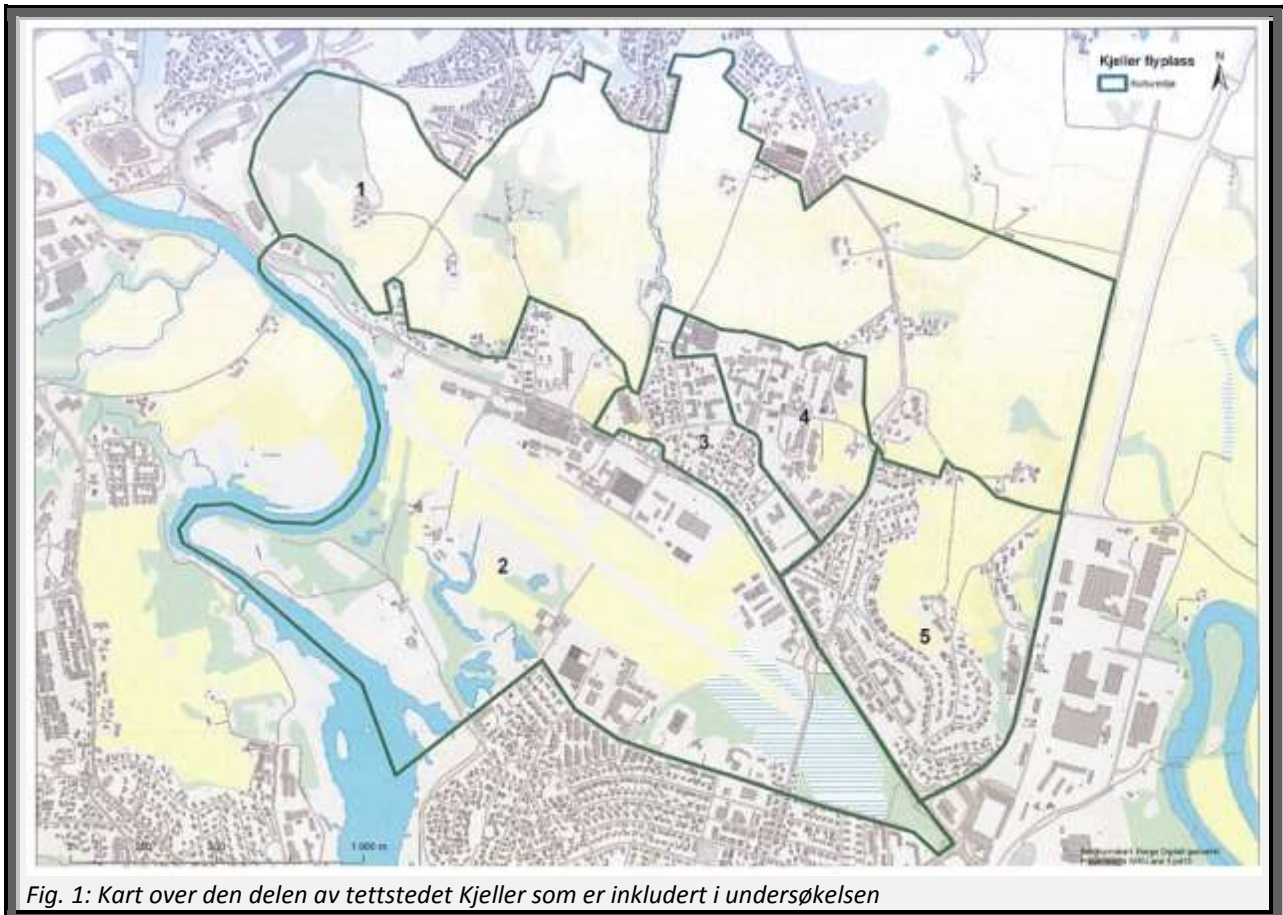
Innholdsfortegnelse

I.	Kjeller som overordnet kulturmiljø	7
	Områdebeskrivelse.....	7
1.	Landbruksområde med gårder med lang bosetningshistorie	9
1.1.	Områdebeskrivelse.....	10
1.2.	Betydningsfulle elementer i kulturmiljøet	12
1.3.	Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi	12
2.	Område med militærhistorisk og luftfartshistorisk betydning.....	14
2.1.	Områdebeskrivelse.....	15
2.2.	Delmiljø Kjeller gård	18
2.3.	Flystripa	21
2.4.	Delmiljø: Den eldre bebyggelsen langs Fetveien med nyttebygg for flyplassen.....	23
2.5.	Delmiljø: Flyplassbebyggelse på ytre flyplass.....	26
2.6.	Delmiljø Flyvebyen, villabebyggelsen i Glabakkveien, militært personell	27
2.7.	Områder med krigshistorisk betydning.....	29
2.8.	Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi	31
3.	Tettbebyggelse med sivil boligbebyggelse	33
3.1.	Områdebeskrivelse.....	34
3.2.	Karakteristiske trekk ved småhusområdet.....	34
3.3.	Betydningsfulle elementer i området	35
3.4.	Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi	35
4.	Forskningsmiljø, høyt teknologi og universitet	36
4.1.	Områdebeskrivelse.....	36
4.2.	Betydningsfulle elementer i området.....	38
4.3.	Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi	38
5.	Drabantby- og forstadsbebyggelse	39
5.1.	Områdebeskrivelse.....	39
5.2.	Karakteristiske trekk i kulturmiljøet	40
5.3.	Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi	41
II.	Samlet vurdering av kvaliteter – en beskrivelse av området styrke, svakheter, muligheter og begrensninger.....	42
	Variasjon og mangfold i et storbynært tettsted.....	42
	Styrker og muligheter.....	42
	Svakheter og trusler	42
	Utfordring 1: Stort utbyggingspress	43
	Utfordring 2: Forurensing i grunnen rundt flyplassen	44
	Utfordring 3: Å bygge stedsidentitet forankret i området særegne kulturhistorie.....	45
	Om kulturmiljøets verdiskapingspotensial.....	45
	Oppsummering og konklusjon	47
	Figurliste	48
	Litteratur	49

I. Kjeller som overordnet kulturmiljø

Områdebeskrivelse

Kjeller er ved siden av byen Lillestrøm ett av de fire større stedene i Skedsmo kommune. De tre andre er Skjetten, Strømmen og Skedsmokorset. I dag inngår Skedsmo i det som Statistisk Sentralbyrå omtaler som tettstedet Oslo, som innbefatter den sammenhengende bebyggelsen som omkranser Oslo. Kommunen har på grunn av gode kommunikasjonsforhold og nærhet til hovedstaden lenge vært et pendlersted og kan i dag på mange måter ses på som en drabantby til Oslo.



Selve navet i Kjeller er flyplassen og ringvirkningene den skapte for nærmiljøet så vel som for kommunen som helhet. Mye av rapporten vil dreie seg om flyplassen og kulturminneverdiene tilknyttet den, ettersom området har spilt en vesentlig plass både i den nasjonale flyhistorien og i krigshistorien. Det kan beskrives som et unikt nasjonalt kulturmiljø både med hensyn til dimensjoner og utforming. Men på Kjeller som sted fins også spor etter andre næringstilpasninger. I åssidene ovenfor flyplassen ligger det et belte med solide gårder med forankring langt tilbake i tid, og i umiddelbar nærhet ligger tettbebyggelse med sivil boligbebyggelse som har huset folk med arbeid ved fabrikkene og sagbrukene i nærområdet. Seinere har det også kommet mer moderne drabantbybebyggelse til.

Vi har valgt å dele Kjeller inn i fem kulturmiljøer. Inndelingen er delvis geografisk, delvis funksjonelt begrunnet (og det omfatter ikke hele tettstedet Kjeller). Mot sør - vest er grensen trukket mot

Nitelva, mens den mot sør er trukket i forhold til tettbebyggelsen på Lillestrøm. I øst er det naturlig å sette grensen i forhold til et belte av større moderne industribyggelse. I nord er den trukket der arealer som tidligere tilhørte gårdenes utmarksområder, har blitt lagt ut til boligbebyggelse.

De fem kulturmiljøene er følgende:

- 1: Landbruksområde med gårder med lang bosetningshistorie
- 2: Område med militærhistorisk og luftfartshistorisk betydning
- 3: Tettbebyggelse med sivil boligbebyggelse
- 4: Forskningsmiljø, høyteknologi og universitet
- 5: Drabantby- og forstadsbebyggelse

Innenfor flere av disse områder befinner det seg kulturminner som har krigshistorisk betydning. Ettersom en god del av dem er koblet sammen med den strategiske rollen flyfabrikken og flyplassen hadde før og under 2. verdenskrig, blir de omtalt samlet under beskrivelsen av Kjeller som et område med militærhistorisk og luftfartshistorisk betydning.

En kortfattet beskrivelse av hvert av kulturmiljøene avsluttes med en vurdering av områdets kulturhistoriske verdi. I vurderingen av kulturhistorisk verdi legger vi vekt på tre hovedkriterier. Det første viser til egenskapene som fins i miljøet for å bidra til kunnskap og forståelse. Da spiller den graden som kulturmiljøet rommer av lesbarhet og informasjonsinnhold en rolle. Det andre dreier seg om kulturhistorisk helhet. I den grad det kun er fragmenter av kulturhistoriske strukturer som gjenstår i dag, kan det påvirke verdivurderingen. Det tredje kriteriet dreier seg om relevans. Det viser til om området har en karakter som avspeiler bestemte perioder, foreteelser eller fenomen som er av spesiell betydning (Riksantikvarämbetet 2015).

1. Landbruksområde med gårder med lang bosetningshistorie



Fig. 2: Kulturmiljø 1

1.1. Områdebeskrivelse

Grensene for dette kulturmiljøet er trukket slik at det omfatter gårdene Nitberg, Holt, Berg, Brauter og Ris. Dette er sentrale gårder i Skedsmo med lang bosettingshistorie. På alle disse gårdene er gårdstunene bevart. Kjeller gård kunne godt ha falt innenfor denne områdebeskrivelsen, men vi har valgt å plassere Kjeller gård innenfor kulturmiljø 2, ettersom gårdens arealer ble en forutsetning for etableringen av flyplassen.

I beskrivelsen som følger nedenfor har vi i hovedsak basert oss på den informasjonen vi har funnet i Planutkastene fra kulturminneplanene til Skedsmo kommune fra 1998 og 2010, der området er skilt ut og omtalt som område 2: Kjeller. Selv om vesentlige deler av området i dag er utbygd med nærings- og boligbebyggelse, er en anseelig del jordbruksarealer fortsatt bevart.

Hovedbygningen på Vestre Holt antas å være fra 1700-tallet og blir i planene omtalt som svært godt bevart. Sammen med resten av gårdstunet blir den trukket frem som svært verneverdig.

Hverken på Berg eller Brauter er det funnet fornminner i tilknytning til de to gårdsanleggene. Bebyggelsen på Berg er fra ca. 1900 og var i 1998 godt bevart. Sidebygningen og stabburet er ca. 100 år eldre. Hovedbygningen på Brauter stammer fra begynnelsen av 1800. Hagen på Brauter ble anlagt samtidig med hovedbygningen. Den var godt bevart i 1998 og har blitt registrert av Fortidsminneforeningen. På tunet står store trær som tilfører tunet karakter. Det fins et lysthus i alm og lønn, og rester etter syrinlysthus og bjørkelysthus. Hagen har flere gamle roser og frukttrær. Gårdene ligger høyt og fritt med utsikt over Lillestrøm. Nedenfor Brauter skal det i følge kulturminneplanene ligge tre hus i funksisstil. Disse var i 1998 godt bevarte og vurdert til å ha høy arkitektonisk verdi. I tilknytning til vannmagasinet på Berg er det et avansert vannrenseanlegg som har stor verdi som teknisk kulturminne. Det er imidlertid viktig å ta forbehold om at det er en god stund siden disse registreringene ble foretatt, og endringer kan ha forekommet siden da.

Det fins gravhauger ved Vestre Nitberg. Fortidsminneforeningen hadde foretatt en registrering av hagene både på Østre og Vestre Nitberg. Tunet på Østre Nitberg blir beskrevet som et godt vedlikeholdt rektangulært tun med stor dam, og med en parklignende hage som ble anlagt i 1930-årene. Det blir fremhevet at alleer, trekker og store løv- og bartrær ved gårdstunene er verdifulle element i kulturlandskapet. Helhetlig gårdsanlegg med bygg og hage intakt forekommer forholdsvis sjelden i dag. I planen fra 1998 foreslås det at de antikvariske bygningene og hagene i området bør reguleres til spesialområde bevaring.

Også hvis vi betrakter området i en større samfunns politisk sammenheng, har det spilt en viktig rolle – både landbrukspolitisk og lokalpolitisk. Da ny generalplan for Skedsmo ble diskutert på 1970-tallet, ble nettopp dette området gjenstand for stor tautrekking. Det dreide seg om hvor de nye utbyggingsarealene i kommunen skulle plasseres. Områder som bl.a. omfattet Nitberg, Kjeller, Ris og Berg var opprinnelig tenkt inn, men ble luket ut i løpet av 1970-årene. Målsettingen ble at kommunens dyrkbare arealer ikke skulle reduseres, men tvert imot økes. Både jordbruksland, dyrkbar mark, produktiv skog og verdifulle rekreasjonsområder skulle holdes utenfor videre utbygginger. Det betydde at jordbruket skulle opprettholdes i Kjeller-, Ris og Berg-området. Det betyr at kommunen i dag kan vise til at vesentlige kulturlandskap har blitt sikret (Slottemo 2012, s. 420-421).



Fig.3: Hovedbygningen på Berg gård med hagen og dyrket mark i forgrunnen



Fig.4: Sidebygningen m. m på Berg gård

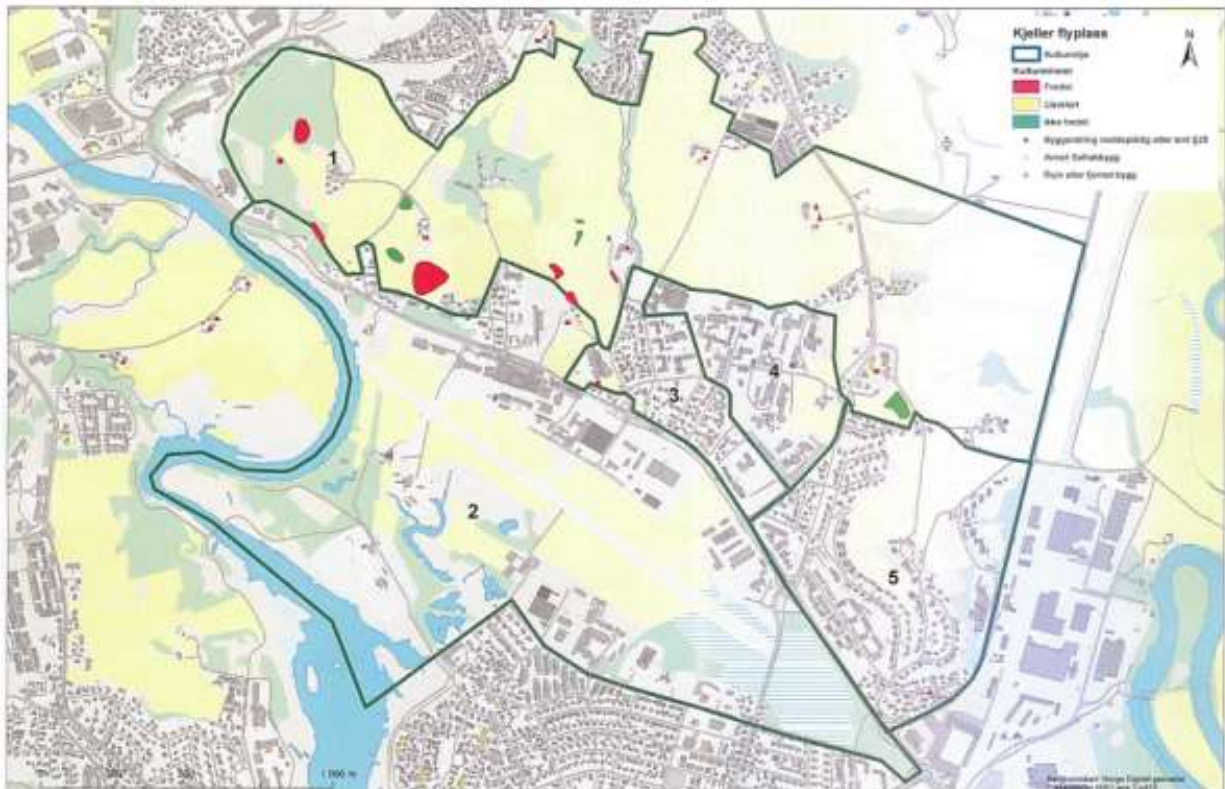


Fig.5: Kart over kulturmiljøet Kjeller, hvor automatisk fredete kulturminner er merket med rødt. Det fremgår her at de fleste automatisk fredete kulturminnene befinner seg i kulturmiljø 1.

1.2. Betydningsfulle elementer i kulturmiljøet

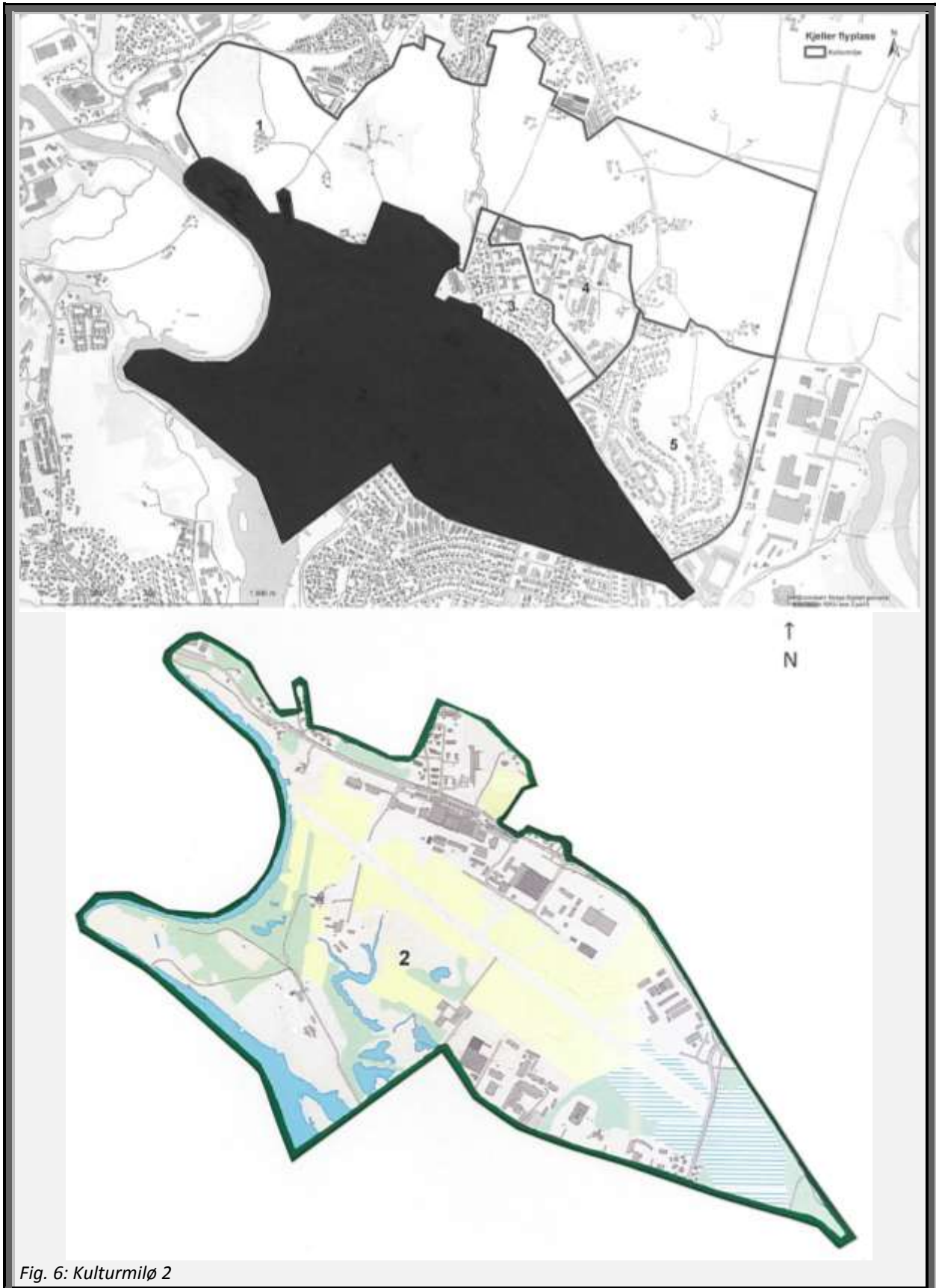
- Kulturmiljøet omfatter et område med fysiske spor etter mennesker fra langt tilbake i tid. De eldste arkeologiske sporene går tilbake til yngre steinalder, bl.a. kokegroper, steinøkser, flintdolker. Det er også registrert gravfelt og gravhauger.
- Miljøet inneholder et sammenhengende landbruksområde som omfatter gårdene Nitteberg, Holt, Berg, Brauter og Ris med bosetningsspor tilbake til jernalderen. Nærmere detaljregistreringer kan avdekke om det også fins rester etter nedlagte husmannsplasser her. På de fleste gårdene er tunene og deler av de eldre hageanleggene bevart.
- Hvis Kjeller gård, som før flyplassutbyggingen funksjonelt var del av dette sammenhengende kulturlandskapet inkluderes, kan området beskrives som et gammelt knutepunkt for samferdsel: det var fergested over Nitelva, og her møttes flere veier: Trondheimsveien – Kongevei i det dansknorske hovedveisystemet, og kongevei østover mot Kongsvinger og Sverige. Senere kom jernbanen.
- I dag fremstår kulturlandskapet som uttrykk for at det har foregått en dreining i planideologien etter 1970-tallet, med større vektlegging av jordvern og strategisk arealdisponering.

1.3. Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi

Flere av gårdene har bevart store deler av tunstrukturen, vesentlige bygninger samt hageanleggene fra 1800-tallet. De har blitt fremhevet i Skedsmo kommunes kulturminneplan(er) som viktige elementer i kulturlandskapet og har blitt foreslått vernet. Den bestemte beliggenheten i høydedragene overfor de flate områdene ved Nitelva gjør at de representerer verdifulle element i

kulturlandskapet som bidrar til å formidle kunnskap om tidligere tiders næringstilpasninger. De inngår i en større samlet kulturhistorisk helhet som spor etter det eldre jordbruksamfunnet, selv om deler av den større helheten tidvis er fragmentert gjennom utbygging av nyere bolig- og industrianlegg. Kulturmiljøet har betydning for flyplassens kulturhistoriske potensiale fordi det inngår som en av forutsetningene for at flyplassen i utgangspunktet ble lokalisert på Kjeller. I en kommune som er preget av vekst har området stor relevans i kraft av at det avspeiler en tid hvor jordbruket var primærnæringen for mange. Samlet kulturhistorisk verdi: Middels.

2. Område med militærhistorisk og luftfartshistorisk betydning



2.1. Områdebeskrivelse

Kulturmiljø 2 er et omfattende miljø med anlegg, bygninger og elementer som ligger spredt utover et stort areal. Beskrivelsen som følger gir først en kortfattet innføring i flyplassens historie, etterfulgt av en nærmere beskrivelse av 5 delmiljøer

Den militærhistoriske og luftfartshistoriske betydningen området har hatt, er mangesidig. Det skyldes at dette er stedet der Norges første flyplass ble etablert, på tomtegrunnen til Kjeller gård i september 1912. Det er landets eldste flyplass som fortsatt er i bruk. Stedet sto sentralt i opprettelsen av eget norsk flyvåpen. «Hærens Flyvevæsen», som ble grunnlagt på Kjeller i 1912. Flyfabrikken ble etablert her i 1916, flyskolen fra 1917. Det var både militær og sivil luftfart her frem til 2. verdenskrig. Etter krigen har Kjeller flyplass vært base for Luftforsvarets forsyningskommando. I dag er Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark en viktig aktør som ivaretar drift, restaurering og vedlikehold av veteranfly. I det følgende avsnittet beskrives kortfattet noen vesentlige trekk ved utviklingen av området før krigen, da i hovedsak basert på Modalslis jubileumsbok (2012) samt etterkrigshistorikken slik den fremstilles i Forsvarsbyggs bygningsregistrering.

Noen vesentlige trekk ved utviklingen av området før 2. verdenskrig

Bakgrunnen for etableringen av flyplass i 1912. Et behov hadde oppstått for en egnet, militær flybase som befant seg i nærheten av Oslo (den gangen Kristiania). Nedre Romerike var spesielt i søkelyset. Et område som tilhørte Kjeller gård pekte seg ut som godt egnet. Valget av Kjeller hadde først og fremst sammenheng med nærheten til hovedstaden og de naturgitte forutsetningene med det relativt flate terrenget. Stedet hadde dessuten gode kommunikasjoner, med bilveier, jernbane, telegraf og telefon. Lokaliseringen må også ses i sammenheng med avstanden til grensen mot Sverige, ettersom flyene ble brukt til rekognosering. Eierne av Kjeller gård var positive til utleie. Forsvarsdepartementet gikk med på forslaget. Det ble satt opp et provisorisk flyskur (hangar) med et lite verksted og oppholdsrom. I 1912 leide Forsvaret 150 mål av Kjellermyra. Av dette var 40 mål oppdyrket og brukbart til flyplass. To år seinere ble området utvidet med 30 mål. Gårdeierne var positive til å få flyplassen på Kjellermyra. De stilte en låve til disposisjon som hangar, samt kontorplass i våningshuset.



Fig 7: Et velegnet oversiktsbilde for å vise Kjellers gradvis utvikling (Slottemo 2012:119): «Kjeller (Skoleplassen) i slutten av 1920-årene. Fra venstre ser vi boligfeltet og kasernen, flyfabrikken i midten og flyskolens bygninger til høyre. Kasernen ble utvidet mot vest i 1926, men har ennå ikke fått utvidelsen mot øst som kom i 1930. Kjeller gård øverst i bildet» .

Kjeller gård hadde også en låve til som lå nede ved Fetveien. Forsvaret fikk disponere den også og bygde den om til hangar. Verksted med ansatt mekaniker startet opp der. Bygget var allerede i utgangspunktet for lite. Så det ble raskt tegnet kontrakt med Strømmen Trævarefabrikk om bygging av ny hangar. Den var 13 x 30 m, og i tillegg til selve hangarhallen ble det innredet kontor, vaktrom, påkledningsrom for flygere og et verkstedrom. Denne hangaren var den første investeringen i Kjeller flyplass.

Utdanning av piloter ved etableringen av Hærens flyveskole fra 1914. Før skolen var formelt etablert, hadde Roald Amundsen fått flysertifikatet sitt på Kjeller. Da åpningen av skolen foregikk, hadde det første kullet fire elever. To fly fantes til disposisjon i undervisningen. Anskaffelse av flere nye fly i de følgende par årene gjorde det mulig å åpne flyskolen for sivile søkere.

Etter en brann i 1919 ble skolen utvidet med garasje, og også andre nybygg ble oppført på Kjeller, eksempelvis nytt verksted, kontorer og monteringshangar. Flyskolen var i drift i årene frem til krigen brøt ut.

Etablering av ny flyfabrikk på Kjeller i 1916. Denne etableringen skjedde under 1. verdenskrig, for da var det umulig å foreta innkjøp av flymateriell fra utlandet. I en kort periode var det etablert et midlertidig flyverksted i Kristiania, men det gikk ikke lang tid før Kjeller ble valgt som produksjonssted fremfor hovedstaden på grunn av militære hensyn. For å sette i gang produksjon av fly, trengtes det fagfolk som kunne bygge fly. Det nødvendiggjorde utdannelse av fagarbeidere. Det ble antydnet at det

trengtes 1-2 år å lære opp spesialister som fra før var fullt utdannede håndverkere. Tilgangen på folk var heller liten, dels fordi man ikke kunne skaffe boliger. For å rette opp noen av problemene ble det i 1917/18 bevilget midler for oppføring av en funksjonær- og fire arbeiderboliger på Kjeller. Senere kom det fler. I en periode ble det bygd egenkonstruerte skolefly ved fabrikken. Etter 1923 gikk fabrikken over til å produsere fly på lisens. Flyplassen og verkstedet ga arbeidsplasser i en periode hvor flere jobber var sterkt tiltrengt. I 1915 var arbeidsstokken på 20, og i 1952 ble det rapportert om at flere hundre arbeidere og funksjonærer var ansatt på flyplassen.

Kjeller under krigen

Kjeller var blant tyskernes primære bombemål. Hele anlegget ble overtatt av tyskerne allerede 10. april 1940. Stor tysk anleggsvirksomhet kom i gang her fra mai 1940. Deler av sletta ble planert på nytt, det ble laget startbane av plankelemmer og anlagt demning mot Nitelva. Flyfabrikken fikk nye bygninger og verksteder for reparasjon og montering av tyske fly. Kjeller var tyskernes hovedreparasjonsbase for fly stasjonert i Norge. I 1943 og -44 ble Kjeller angrepet av allierte fly, noe som medførte store skader (Forsvarsbyggs nettinformasjon).

Kjeller frem til i dag

Gjenoppbyggingen av Kjeller flyfabrikk tok til straks etter 1945. Kjeller og Horten flyfabrikk ble innordnet som avdelinger under Luftforsvarets Tekniske Etat. I 1952 ble fabrikkvirksomheten innstilt og gikk over til å bli verkstedsdrift. Virksomheten fortsatte imidlertid som Flyvåpenets forsyningskommando. Året etter ble Luftforsvarets Tekniske Etat overført til Kjeller, fra 1960 omdøpt til Luftforsvarets forsyningskommando (LFK). LFK har i utgangspunktet forestått sentral og regional materialforvaltning i forsvarsgrenen, og utviklet seg etterhvert til en teknologisk etat innen en rekke felt. At LFK var blitt liggende på Kjeller, betød at både deler av vedlikeholdet av det militære flymateriellet og av den militære rullebanen ble opprettholdt og gradvis oppjustert (Forsvarsbyggs nettinformasjon). På 1950-tallet var det en viss lokal skepsis mot jettflyene som brøt den hjemlige idyllen. Flyvåpenet på sin side ønsket utvidelse av rullebanen. Forsvaret ønsket å forbli på Kjeller, og forhandlingene med kommunen om utvidelse startet for alvor i 1957. Etter flere års diskusjon ble utvidelse av flystripa og bevaring av verkstedet resultatet. Debatten rundt rullebanen stilnet. At jettfly nå også kunne lande og lette, gjorde flyplassen enda viktigere i militær sammenheng (Slottemo 2012:314).



Fig.8: Kjeller flyplass fotografert fra Kløverenga Terrasse



Fig. 9: Flyplassbebyggelsen ved Fetveien fotografert fra Glabakkveien

2.2. Delmiljø Kjeller gård

Kartet og det eldre fotografiet nedenfor viser at Kjeller gård og flystripa er innenfor gå-distanse av hverandre. I dag hvor Fetveien er en sterkt trafikkert bilvei, er denne naturlige forbindelsen brutt.

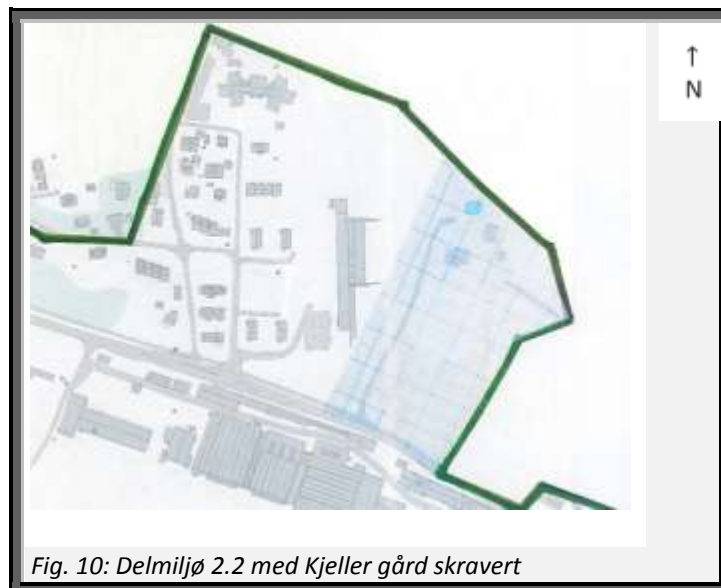
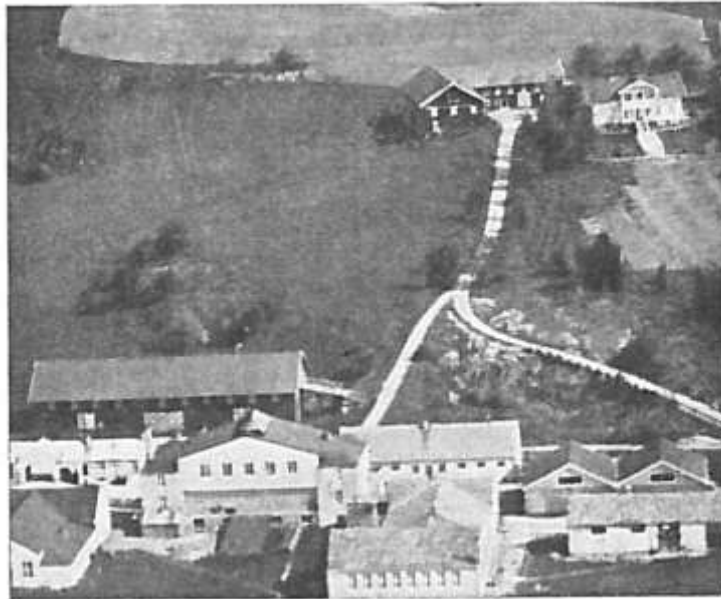


Fig. 10: Delmiljø 2.2 med Kjeller gård skravert



Kjeller gård med läven.

Fig. 11: Eldre fotografi som illustrerer godt sammenhengen mellom gården og flyplassen

Gårdens rolle i etableringen av flyplassen. Gårdsbrukene Kjeller østre og Kjeller vestre ble ved utskiftningsforretningen i 1878 slått sammen til Kjeller gård. Det var stortingsmann Jens Nicolai Selboe som på dette tidspunktet var eier og som sto for fornyelsen gården. Hovedbygningen, som tidligere hadde ligget på Kjeller vestre, ble ombygd i sveitserstil i 1890, og siden er den beholdt. Da faren til Jens Nicolai Selboe døde i 1856 ble det innhentet tillatelse til å anlegge et familiegravsted på Kjeller gård. Da behovet for flyplass hadde meldt seg, var gården bare et par år tidligere blitt solgt til statsråd Nils Claus Ihlen. Han hadde Martin Hansen Brøther en medeier og som var den som drev gårdsbruket (Knut Kinne, Kjeller flyhistoriske forening (KFF)). Det var disse eierne som så nye muligheter da Forsvaret begynte å vise interesse for å leie deler av gården til flyplass. I 1912 leide Forsvaret 150 mål av Kjellermyra, hvorav 40 mål var oppdyrket og brukbart til flyplass. To år seinere ble det leid ytterligere 30 mål. I 1917 fikk Forsvaret skjøte på parsellen.



Fig. 12: Kjeller gård i 1913

Usikkerhet omkring eierskap påvirket gården. På 1970-tallet var gårdens fremtid blitt usikker. Det ble gjort fremstøt for å sikre at Forsvarets virksomhet kunne fortsette på Kjeller, hvilket også inkluderte Kjeller gård. Forslaget fikk ikke gjennomslag. I januar 1971 besluttet Stortinget at Kjeller gård skulle kjøpes inn for å gjøres om til forsøksgård. Forsvaret overtok Vestre Kjeller gård i 1993. Gården var i deres eie til 1998. Det var i denne perioden at driftsbygningen ble revet. Da Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark fikk mulighet for å disponere hovedbygningen i 1996, var gårdsanlegget modent for istandsetting. Foreningen har nedlagt mye dugnadsarbeid for å restaurere og bevare gården. I dag beskrives den som «en perle i et gammelt kulturlandskap som er i ferd med å forsvinne» (Knut Kinne, Kjeller flyhistoriske forening (KFF)). Våningshuset og kårboligen ble i 2007 overført til Skifte Eiendom (nr. 0017 og 0019 i Forsvarsbyggs registreringer). De gikk i dialog med kommunen om overdragelse. I dag er det Veidekke as som eier Kjeller gård. En del av eiendommen har blitt regulert til ny bebyggelse, som er under oppføring. KFF ønsker å overta eierskapet av hovedbygningen og anser mulighetene som gode.



Fig. 13: Kjeller gård etter at den ble restaurert.

Forsvarsbygg har i forbindelse med utarbeidelse av verneplan registrert bygningene på Kjeller gård og har påpekt følgende: «Hovedbygningen (inv.nr. 0017) er i tradisjonell sveitserstil. Interiøret har bevart hovedstruktur og dels opprinnelige detaljer. Det toetasjes stabburet (inv.nr. 0018) er delvis maskinlaftet, delvis i bindingsverk. Bygget er panelt og står på granittstabber. Gårdens drengestue eller kårbolig (inv.nr. 0019) er en eldre toetasjes kvadratisk, liten bygning av panelt maskinlaft og reisverk, med granittmur, vindfang og saltak med flat tegl» (Opplysninger fra Forsvarsbyggs registreringer). I den oppsummerende verdivurderingen står det følgende: «Kjeller gård er knyttet til etableringen av flyplassen og flyskolen, og har i tillegg verneverdi i landskapsmessig og lokalhistorisk sammenheng».

Kjeller gård ble valgt som Skedsmo kommunes kulturminne i forbindelse med Kulturminneåret 1997.

Av spesielle elementer som i tillegg kan trekkes frem er den private gravplass som er knyttet til Kjeller gård. Privat familiegravsted på selve gården er forholdsvis uvanlig i Norge.

2.3. Flystripa

Selve flystripa har en historie preget av kontinuerlige endringer og utvidelser. Det har både vært begrunnet i beliggenhet og i nye tekniske krav. I årene 1914-1917 ble også flyplassområdet utvidet, fra ca. 170 mål til ca. 650 mål, pluss 50 mål for boliger, messer etc. Særlig i 1916 ble flyplassarealet betraktelig utvidet. Den opprinnelige flyplassen ble omtalt som skoleplassen. Nå ble store jorder langs med Kjellergaten innkjøpt av Staten. De største slettene ble hetende ytre flyplass – eller populært kalt «hundremeteren» etter de lange hangarene som ble bygd der i 1917.

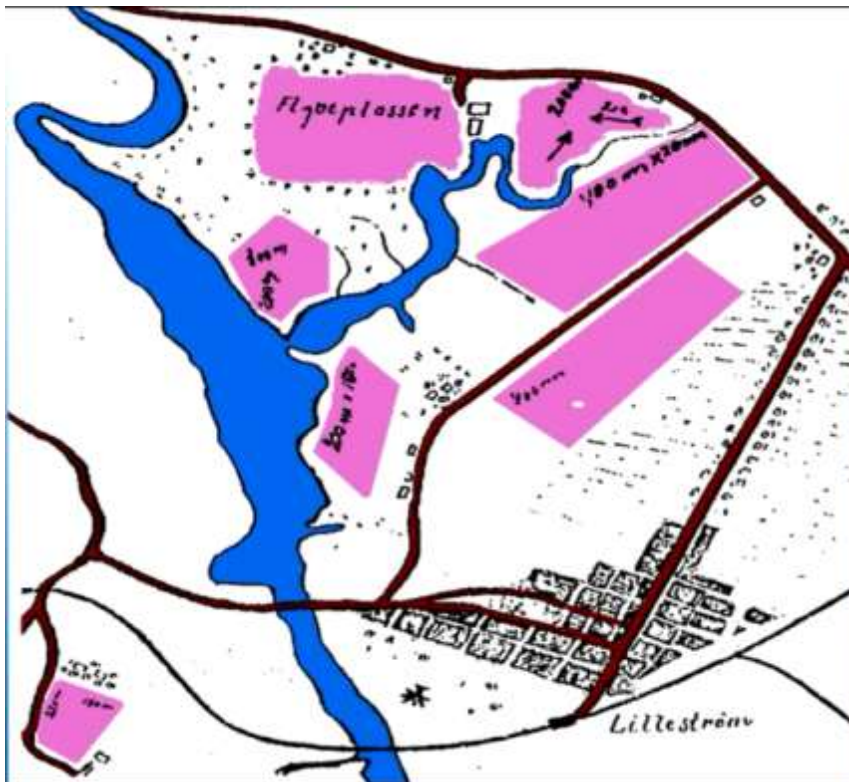


Fig.14: Denne gamle tegningen gir et inntrykk av hvordan Kjeller flyplass så ut den gang. Modalsli (2012:11) har i sin jubileumsbok anført følgende: «Kartet viser nødlandingsmuligheter flere steder like ved flyplassen. Vi ser at Grana-sletta like øst for «Flyveplassen» er 200 meter i alle retninger. På den andre siden av elvefaret Sogna, det som senere ble til «Ytre flyplass» er det merket to sletter på 400 meter. Vi ser Storgata som går fra jernbanestasjonen langs en allé gjennom «torvmosan» og ender i Fetveien».

Ettersom flystripa var anlagt i et lavtliggende terreng nært elva, hadde deler av området preg av å være myrer. Det nødvendiggjorde mye grøfting og drenering de første årene. Flystripa var delt i to uavhengige deler av bekken Sogna, ytre og indre flyplass. Det forutsatte at det ganske tidlig ble anlagt bruforbindelse mellom de to delene, men dette ble ansett som en uholdbar løsning på sikt. Et stort grøftingsarbeid ble igangsatt i 1929 for å knytte de to delene sammen. Rett etterpå ble det igangsatt et forsøksprogram med å kjøre søppel fra Oslo til Kjeller (omtales nærmere i del II). Siktemålet var å heve de lavest liggende områdene av flystripa for å forhindre flomskader. Det var ikke uvanlig at flyplassen ble utsatt for flom, og både i 1916, 1927, 1931 og 1934 måtte det gjøres utbedringer etter at flom hadde herjet. Etter hvert trakk politikerne slutningen at Kjeller ikke egnet seg for moderne luftfart. Flyplassen var for myrete og bløt. Resultatet var at Fornebu ble vedtatt bygget. Da den sto ferdig i 1939, ble all sivil luftfart flyttet dit.

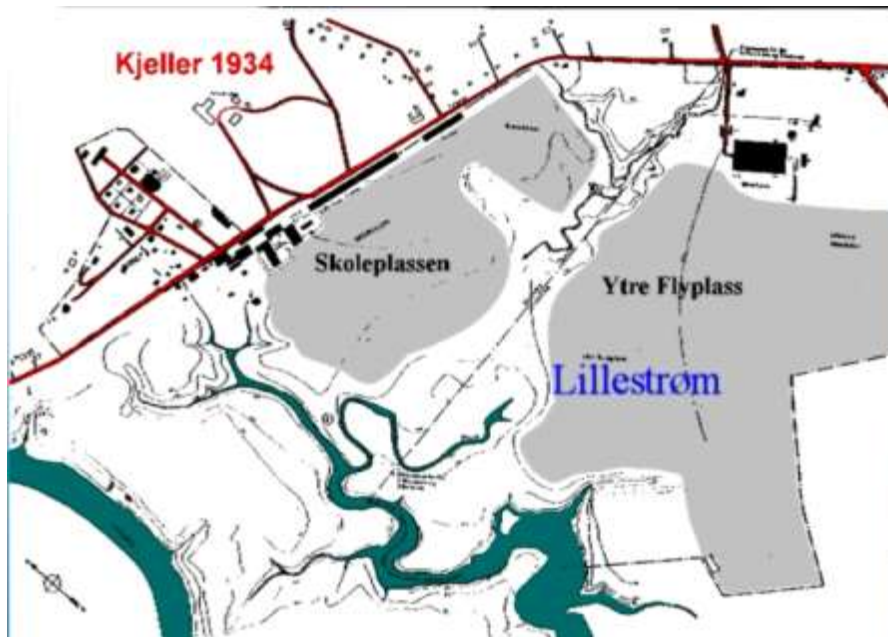


Fig.15: Kartet illustrerer godt hvor skille har gått mellom det som ble kalt Indre flyplass, eller Skoleplassen og Ytre flyplass. Seinere ble de to områdene knyttet sammen gjennom omfattende anleggsarbeid.

Den nære beliggenheten til Nitelva hadde også sine positive sider: Det fins historier om en badestrand som var anlagt like utfor vestenden av rullebanen. Den gikk under navnet «flystranda». Den hørte innunder Flyskolen, og plassen hadde både motorbåt, badehus og et eget båtnaust, som var bygd av en flykasse. Badeplassen var i bruk frem til krigen.

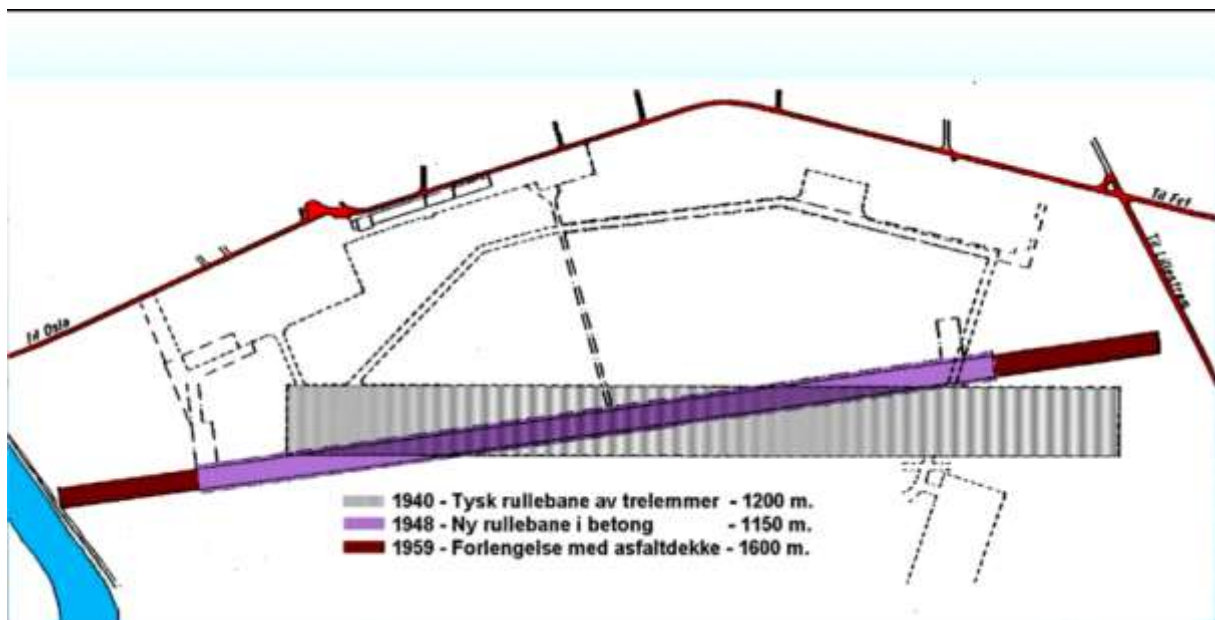


Fig.16: Tegningen viser ulike utbyggingsfaser i flyplassens historie.

2.4. Delmiljø: Den eldre bebyggelsen langs Fetveien med nyttebygg for flyplassen



Fig.17: Delmiljø 2.4 med nyttebygg langs Fetveien skravert inn. På skissen t.h. er de to hangarene 3 og 4 markert med blått. De betraktes som bygninger med kulturhistorisk verdi og med fremtidig utviklingspotensialer. Det er funnet nedgravde dokumenter fra tyskerne i grunnen sør for hangarene.

Forsvarsbygg har i forbindelse med registreringen i forkant av utarbeidelse av verneplan, trukket frem følgende bygninger langs Fetveien som verneverdige.

Bygningstype:	Byggeår:	Forsvarets nummerering:
Vaktbygning	ca. 1940	0001
Verksted	1945	0002
Kontorbygning	1922	0011
Vaktbygning	1917	0037
Garasje	1917	0045
Bensinanlegg	1917	0046
Kasselager	1930	0049
Bad/badstu	1932	0050

Forsvarsbygg beskriver området slik i sin dokumentasjon: «Langs Fetveien ligger en rekke nyttebygg fra flere byggeperioder. Bygningsrekken utgjør grovt sett en sammenhengende struktur selv om bygningene har forskjellige volumer. Rekken danner både en vegg ut mot veien og er et hovedelement i anleggets hovedgate. Det er funksjonelle bygninger med et forholdsvis enkelt preg, og mange modernisert i flere etapper som resultat av at den kontinuerlige aktiviteten ved flyplassen har medført bruksendring og ombygging. Hovedstruktur og en del opprinnelige detaljer er likevel bevart». Verneverdien oppsummeres som følgende: «Bygningsrekken langs veien er et kjennetegn ved etablissementet som gjenspeiler dets historiske opprinnelse og utvikling. Miljøkvaliteten ligger særlig i strukturens fasade mot veien».

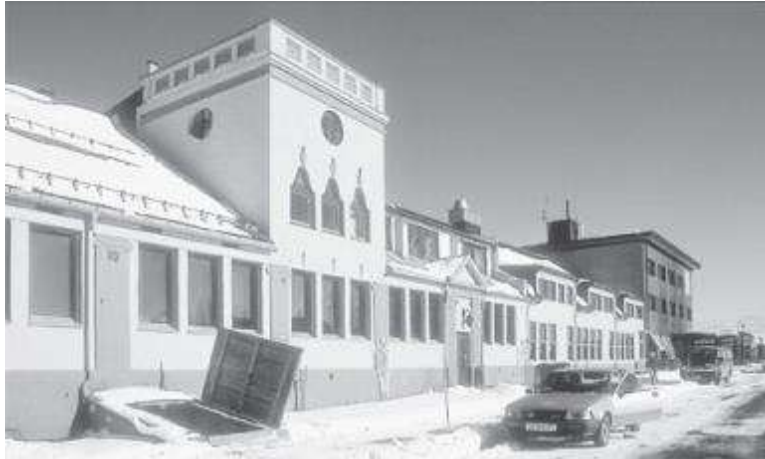


Fig. 18: Foto av Aministrasjonsbygningen i Forsvarsbyggs registrering



Fig. 19: Foto av Aministrasjonsbygningen Forsvarsbyggs registrering med fasafen ut mot Fetveien

I registreringen blir det også pekt på at det står en bauta over falne flyvere ved Administrasjonsbygget. I, mens det i hagen til inv.nr. 0102 (i Flyvebyen) står en minnebauta over den første omkomne flyver i Norge. Bautaene er verneverdige og er knyttet til det historiske miljøet for øvrig. I området er det flere felt med fornminner, både på elvesletten og ved høydene. Det er blant annet gjort gravfunn på flyplassområdet og nedenfor gården.

Det vil i videre arbeid med mulighetsstudien være viktig med bedre anledning til å kunne identifisere bygninger i ulike faser, særlig frem til 1945. Mulige detaljregistreringer og/eller kart kan vise vesentlige trekk i utviklingen som bør ivaretas i tråd med tilsvarende vern av krigshistorien 1939-1945.

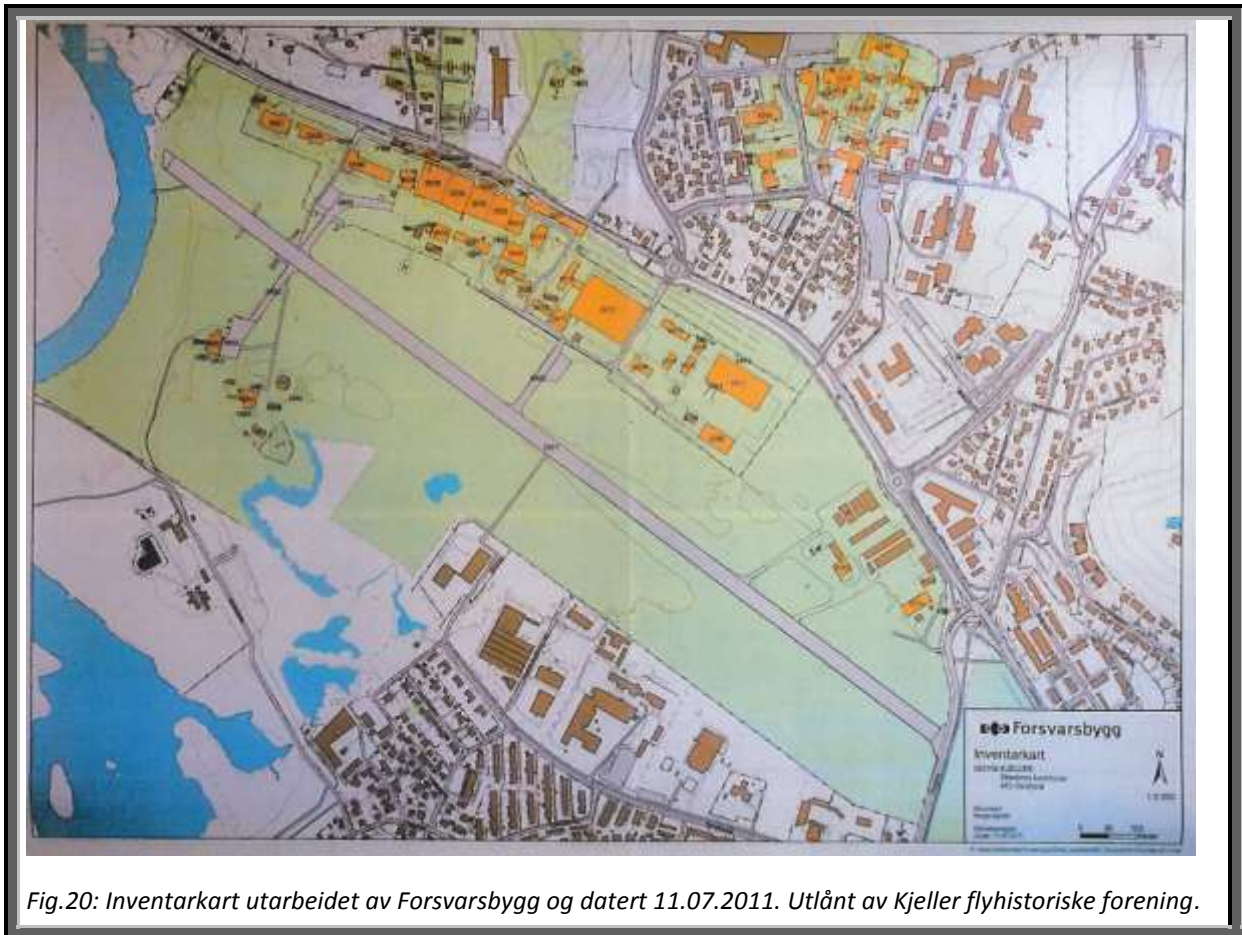


Fig.20: Inventarkart utarbeidet av Forsvarsbygg og datert 11.07.2011. Utlånt av Kjeller flyhistoriske forening.

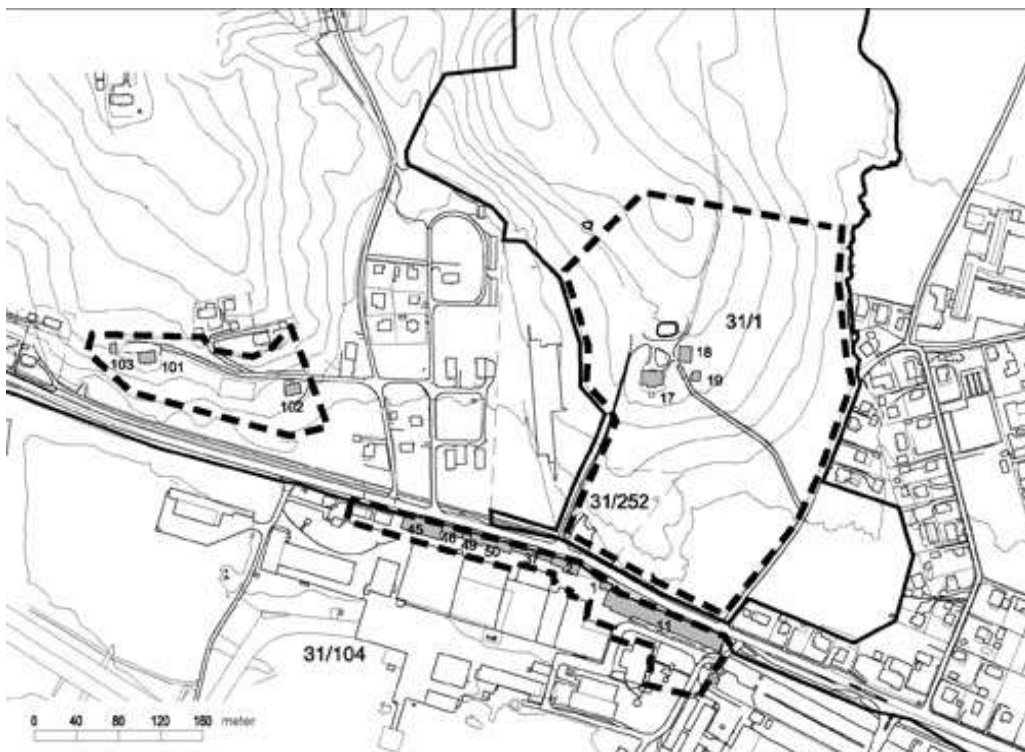
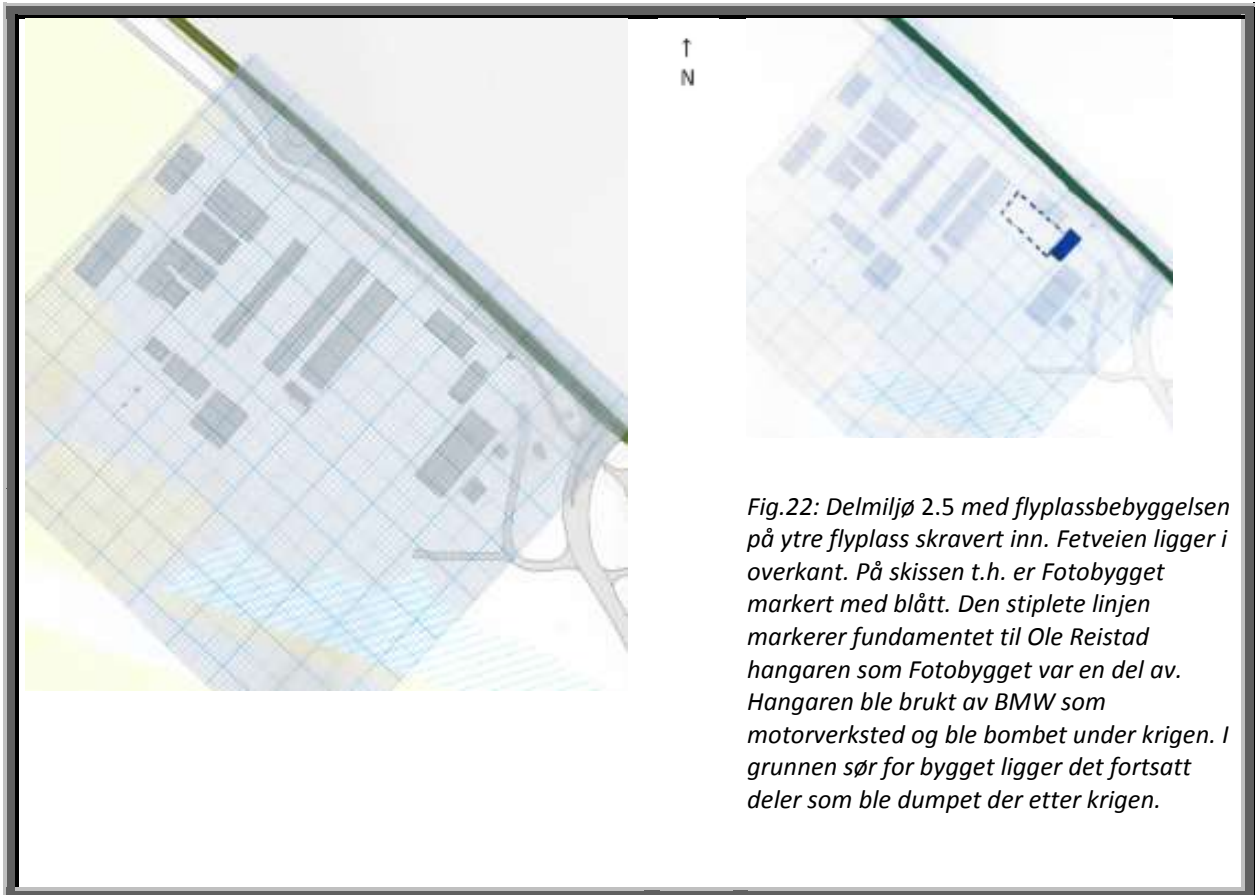


Fig.21: På kartet er det avmerket hvile området Forsvarsbygg valgte å verne. Det omfatter en rekke av bygninger på nedsiden av Fetveien, tre bygninger i Flyvebyen, Gladbakkveien samt en venstlig del av Kjeller gård.

2.5. Delmiljø: Flyplassbebyggelse på ytre flyplass



I dette delmiljøet ligger det i dag en blanding av bygninger med ulik alder. Et av byggene er del av en hangar fra 1939. Den unngikk å bli truffet av bombene som ble sluppet over området under krigen. under 2. verdenskrig. Den ble i en periode brukt som motorverksted. Bygget omtales som Fotobygget.

I en annen av bygningene som er av yngre dato, har Kjeller flyhistoriske forening og Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark sine lokaler. Det inneholder verksted, lager, møterom og en historisk samling.

Denne delen av flyplassen er det området som i dag er utgangspunktet for de årlige flystevnene som arrangeres på Kjeller og som trekker til seg mange interesserte, både aktive veteranflygere og opplevelseslystne tilskuere.

2.6. Delmiljø Flyvebyen, villabebyggelsen i Glabakkveien, militært personell.



Fig. 23: Delmiljø 2.6 med bebyggelsen i Flyvebyen skravert inn. I nederkant er Fetveien.



Fig. 24: Flyvebyen etableres. Et helt nytt lokalsamfunn, som er delvis lukket. Her fantes det skole, forsamlingshus, lekeplasser og kafe.

Forsvarsbygg beskriver området slik i sin dokumentasjon av verneverdiene på Kjeller:

«I forbindelse med opprettelsen av flyplassen ble det reist en rekke boliger for flyplassens personell. Villabebyggelsen i Glabakkveien består blant annet av to tomannsboliger (inv.nr. 0101 og 0102) og et uthus (inv.nr. 0103). Tomannsboligene, som er omgitt av hager, er forholdsvis store og utstyrt med karakteristiske bratte valmtak og dekorative eksteriørdetaljer, i et nordisk nybarokt formspråk. Uthuset har en mer beskjeden målestokk, men samme stilpreg. I den oppsummerende

verdivurdering heter det at «Boligene i Glabakkveien utgjør sammen med alléen en verneverdig helhet med arkitektonisk verdi og militærhistorisk interesse».

Følgende bygning står oppført på lista over verneverdige bygninger i dette delmiljøet:

Bygningstype:	Byggeår:	Forsvarets nummerering:
Direktørbolig	1916 (solgt)	0101
Befalsmesse I	1917 (solgt)	0102
Uthus for direktørbolig	1917–18 (solgt)	0103



Fig.25: «Flyvebyen» sett fra Vestengveien med stjernemotorer på portstolpene» (Modalsli 2012:61)



Fig.26: Direktørboligen, registrert av Forsvarsbygg

I dag har området fortsatt en spesiell karakter. Flere av boligene har beholdt viktige trekk fra perioden da de ble etablert, selv om moderniseringsgraden varierer. Det er i tillegg bygd enkelt nye boliger inn i mellom.





Fig.27: En samling foto av bygninger fra Vestengveien, Elvengveien og Glabakkveien sommeren 2015

Hovedvirksomheten til Justervesenet, som er en statlig etat underlagt Nærings- og fiskeridepartementet, ligger også innenfor dette kulturmiljøet. Det har ansvar for nasjonale normaler for målenheter samt for kontroll av måleredskaper som brukes ved økonomiske oppgjør m.m. På Kjeller er det samlet over 30 individuelle laboratorier som er spesielt konstruert og utrustet for å utføre nøyaktige målinger innen sine områder.

2.7. Områder med krigshistorisk betydning

Det er en serie enkeltelementer som står igjen som minner fra krigstiden. Disse befinner seg ikke bare topografisk innenfor kulturmiljø 2. De omtales likevel her, fordi mange av dem kan kobles opp mot den strategisk viktige rollen flyplassen hadde under 2.verdenkrig.



Fig.28: Kart med enkelte av krigsminnene avmerket. De mørkeblå markeringene er sykehusbygningene som tyskerne oppførte. Det skraverte feltet viser omtrent hvor fangeleiren var plassert.

Fangeleirer. Fordi flyplassen og flyfabrikken hadde stor strategisk betydning, fikk det store konsekvenser for Kjeller under krigen. Det var stort behov for arbeidskraft for å opprettholde virksomheten der under tysk okkupasjon, og etableringen av fangeleirer kan også ses i lys av dette. Det er en god del usikkerhet knyttet til hvor disse fangeleirene lå. Det har vært hevdet at det lå en leir i Brånåsdalen, der festlokalet Bergli ble benyttet til dette formålet. Det var dessuten med sikkerhet en leir nær Kjeller flyplass, og den lå på andre siden av Fetveien (kulturmiljø 5). Grunnen til at det var flere fangeleire i området, var trolig flyplassen på Kjeller. Den hadde behov for arbeidskraft. Den ble rustet opp under krigen, og i tillegg ble det bygget en flomvoll rundt den for å beskytte mot de vårlige vannmassene. Etter at allierte fly hadde bombet Kjeller vinteren 1943-44, ble de russiske krigsfangene sendt ut på jordene på det farlige oppdraget å lete etter og uskadeliggjøre de udetonerte bombene, for så å grave de opp og fjerne dem. Når krigsfangene var ute på arbeidsoppdrag, benyttet en del av lokalbefolkningen anledningen til å stikke litt ekstra mat til fangene (Slottemo 2012:207-208).

Øvrige minner med krigshistorisk betydning:

- Kjeller er samtidig et område med stor krigshistorisk betydning: Flyplassen ble bombet av tyske fly om morgenen 9.april 1940, okkupert av tyske hærstyrker 10.april. Stor tysk anleggs-virksomhet ble iverksatt fra mai 1940. Dette var tyskernes hovedreparasjonsbase for fly stasjonert i Norge. I 1943-44 ble flyplassen angrepet av allierte fly, som medførte massiv bombing.
- Rester/spor etter fangeleir for russiske krigsfanger, portstolper
- Militærsykehus, fem store bygninger, som er rester etter sykehusanlegg etablert av den tyske okkupasjonsmakten
- Høydebasseng og vannrenseanlegg øst for tunet på Berg gård
- Demning/flomsikring mot elva
- Fjellanlegg («Kathedrale»)
- Rester etter tyskerbrakker
- Bombekraterer

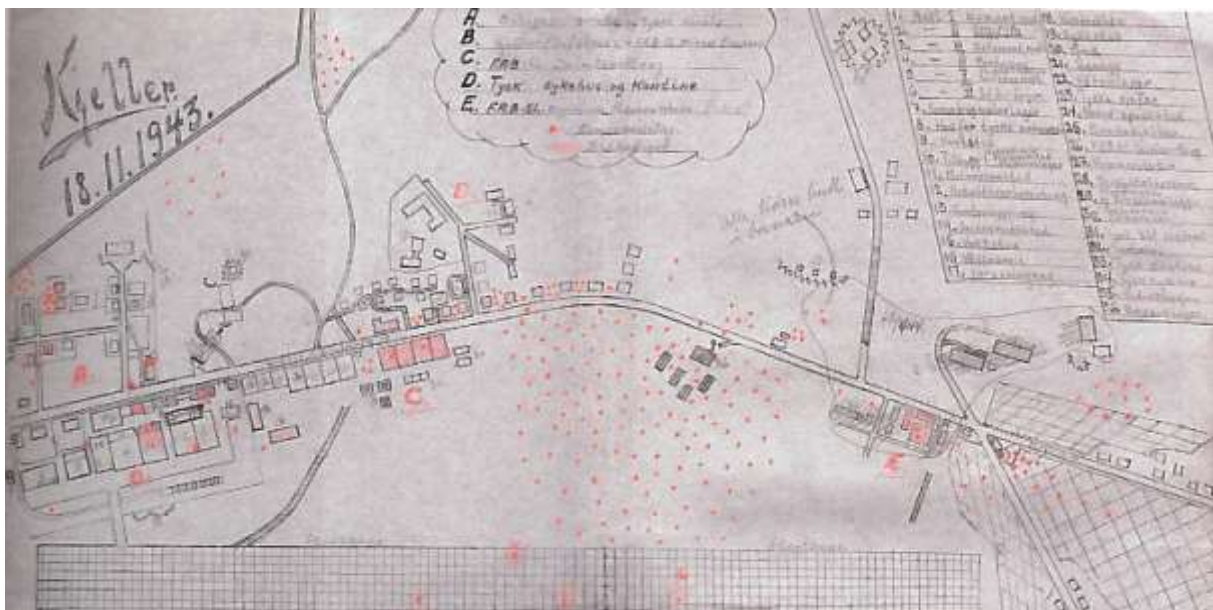


Fig.29: Tegning av Jan Dørumsgaard som viser spredningen av bombene 18. november 1943 (Modalsli 2012:97). Tegningen som er kopiert her, er hentet hos Slottemo (2012:231). Teksten forteller følgende om konsekvensene av angrpet: «Bombehullene fra angrepet den 18.november ble markert med røde prikker på dette kartet. I løpet av 11 minutter droppet 78 Liberators-fly 838 høyeksplosive bomber over Kjeller. Angrpet

skulle egentlig skjedd to dager før, men den dagen var Kjeller gjemt under tykk tåke».



Fig. 30: En av sykehusbygningene som ble reist av tyskerne under krigen.



Fig.31: Fjellhallen, Katedralen, brant rett etter krigen. Det skal ha vært planlagt kontorlokaler her. Navnet bunner visstnok i at tyskerne kaller fjellhaller for katedraler.

2.8. Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi

Forsvarsbygg vurderer områdets verneverdi slik i sin nettbaserte dokumentasjonsrapport:

«Kjeller var sentral i opprettelsen og utviklingen av et eget norsk flyvåpen og har derfor stor militærhistorisk verdi. Etablissementet har en rekke bygningstyper som forteller om sentrale utbyggingsperioder. I Norge står svært få bygninger og helhetlige miljøer tilbake fra Luftforsvarets tidlige periode».

Her fremgår det at Forsvarsbygg har vært bevisste på å peke på betydningen flyplassen har i norsk forsvars- og flyhistorie og har innarbeidet Kjeller som del av en større verneplan for Forsvarets bygninger.

Forsvarsbyggs dokumentasjon av bygningsmiljøet på Kjeller omfattet til sammen 132 bygninger. Det har ikke vært mulig å få tilgang til dette grunnlagsmaterialet. Informasjon om de 14 bygningene som inngår i gruppa verneverdige bygninger, verneklasse 2 er tilgjengelig via nettet. Det dreide seg om følgende bygninger:

Bygningstype	Byggeår	Forsvarets nummerering
Vaktbygning	ca. 1940	0001
Verksted	1945	0002
Kontorbygning	1922	0011

Våningshus	ca. 1890	0017
Stabbur	1912 (revet)	0018
Kårbolig/drengestue	1800-tallet	0019
Vaktbygning	1917	0037
Garasje	1917	0045
Bensinanlegg	1917	0046
Kasselager	1930	0049
Bad/badstu	1932	0050
Direktørbolig	1916 (solgt)	0101
Befalsmesse I	1917 (solgt)	0102
Uthus for direktørbolig	1917–18 (solgt)	0103

Forsvarsbyggs vurderinger kan se ut til å være preget av at arkitekturfaglige kriterier har blitt tillagt størst vekt.

Vårt ståsted er delvis et annet. Når vi skal vurdere kulturminne- og kulturmiljøverdien i kulturmiljø 2, legger vi mest vekt på å se bygninger, anlegg og elementer som potensiale i en større kulturhistorisk kontekst. Den sammenhengen som de enkelte delene har innenfor i en større helhet tillegges betydning, mer enn enkeltdelenes karakter og egenart. Vi er også opptatt av å se kulturmiljøet i lys av mulighetene de har for tilrettelegging for videre opplevelse.

Samlet kulturhistorisk verdi

Kjeller flyplass representerer et unikt nasjonalt kulturmiljø. Virksomheten som har foregått her har hatt store ringvirkninger for samfunnet for øvrig, både nasjonalt, regionalt og lokalt. I nær tilknytning til flystripa er det bevart en serie med bygninger som avspeiler ulike deler av utviklingen som har skjedd innenfor flyteknologien. Mens noen av bygningene allerede er vernet, kan andre som fortsatt er i bruk av Forsvaret vise seg å ha en kulturhistorisk verdi som tilsier at de i fremtiden bør innarbeides i nye funksjonelle kontekster. Det er et unikt kulturmiljø på flere måter, både med hensyn til dimensjoner og utforming. Rullebanen, som har vært i kontinuerlig bruk, har lagt spesielle føringer på utformingen av anlegget og er forutsetningen for at bygningene ble reist. Integriteten mellom rullebanen og bygningene rundt bør derfor tillegges spesiell vekt. Ettersom anlegget har vært i drift helt frem til i dag, er det et kulturmiljø som har vært karakterisert av en stor grad av kontinuitet. I tillegg foregår det virksomhet her som kan vise til det som innenfor kulturminnevernet karakteriseres som immateriell kulturarv. Konteksten som anlegget inngår i, med flystripa, bygningsmiljøet og kunnskapen om flyteknologien gjør anlegget unikt. I denne helheten inngår også flyvebyen som huset de ansatte på flyplassen, Kjeller gård samt øvrige miljøer som vokste frem i kjølvannet av den økte aktiviteten som flyplassen skapte.

Samlet kulturhistorisk verdi: Stor

3. Tettbebyggelse med sivil boligbebyggelse

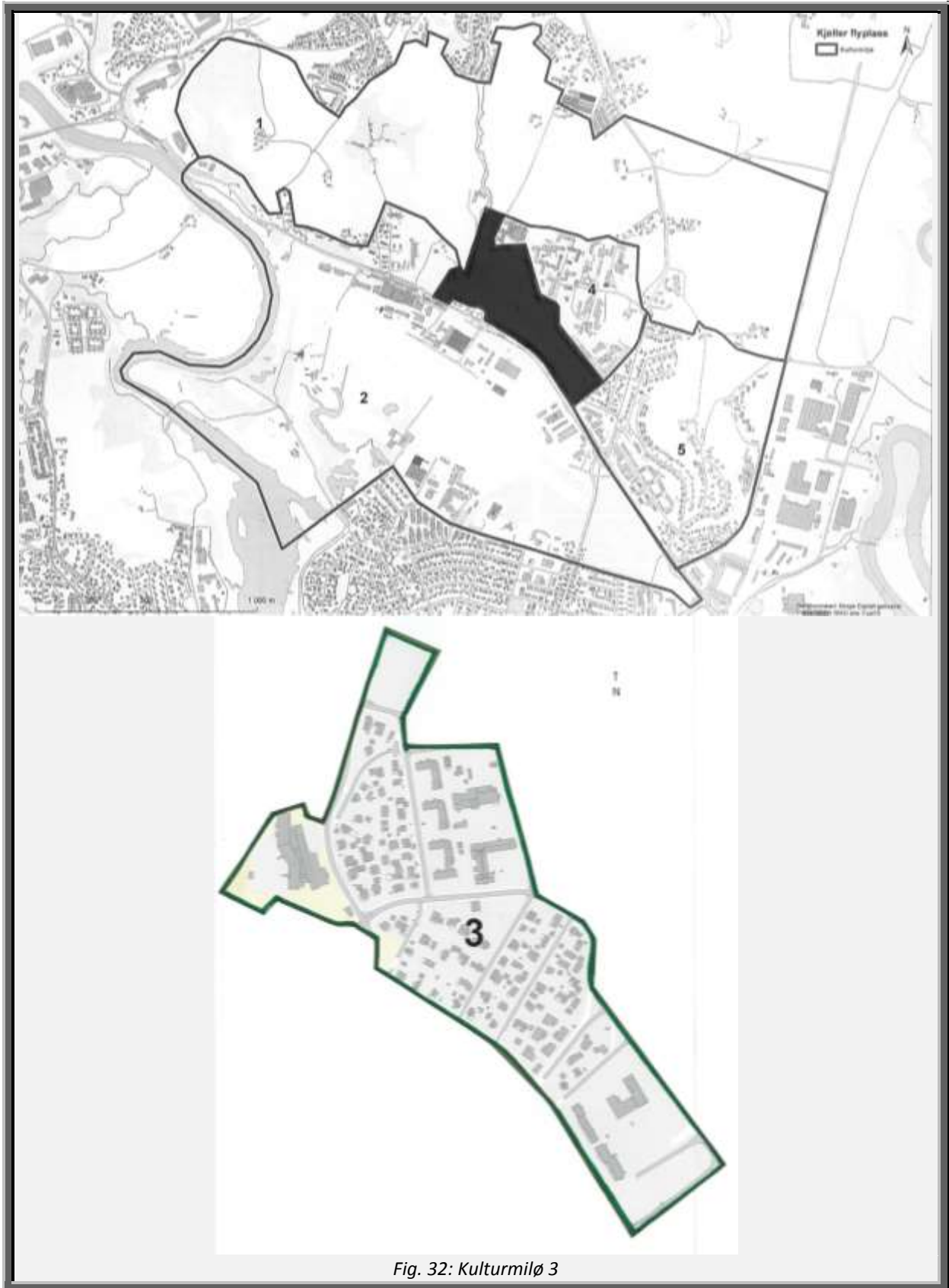


Fig. 32: Kulturmiljø 3

3.1. Områdebeskrivelse

Området består i dag av en bebyggelse som er en blanding av villabebyggelse og diverse arbeidsplasser. Særlig den delen av området som grenser mot Fetveien har beholdt sitt karakteristiske preg av tettbebyggelse fra mellomkrigstiden (Granåsveien, Slettheimveien, Gåseviksveien og Nordsnoveien). I tillegg til de høyteknologiske/forskningspregede miljøene som ligger her og i det tilgrensende kulturmiljø 4, fins det også enkelte andre arbeidsplasser.

3.2. Karakteristiske trekk ved småhusområdet

Deler av denne bebyggelsen har islett av hageby idealene; enhetlig og regelmessig bebyggelse med forholdsvis romslige tomter og velstelte hager. Det er en sivil boligbebyggelse hvor det i hovedsak har bodd en stor andel arbeidere og lavere middelklasse. Området har blitt bygd ut fra mellomkrigstida av og utover på 50-tallet, bl.a. med villaer i funksjonalisme med slake pyramidetak og hjørnevinduer.



Fig.33: En samling foto av bygninger i området Slettheimveien, Gåseviksveien og Nordsnoveien 2015

Området kan på mange måter stå som en representant for mye av den boligbyggingen som foregikk fra mellomkrigstiden og fremover. Det kan brukes som en illustrasjon på hvordan eneboligen har vokst frem og lenge blitt oppfattet som den ideelle boligformen for et flertall av den norske befolkningen. Det er mange grunner til at denne boligformen ble så populær. Boligen har vært praktisk ved at den har kunnet bli tilpasset familienes behov ettersom de har endret seg. Den har ligget innenfor det som har vært økonomisk mulig, ikke minst fordi slike boliger åpnet for at det ble mulig for mange bygningskyndige og praktisk anlagte eiere å legge inn betydelig egeninnsats. Denne boligformen har også blitt identifisert som en videreføring av norsk boligtradisjon og identifisert med «det gode livet» (Guttu 2003), fordi den ga direkte tilgang til naturen gjennom å eie egen hage.



Fig.34: Flykaféen, som også inneholdt butikk, var et viktig lokalt samlingssted for mange som bodde og arbeidet på Kjeller. Bildet, som er tatt i 1947-48, viser Roald Hansen sammen med storesøster. Kaféen ble revet på 1960-tallet, og i dag er det rundkjøring i Fetveien rett der huset lå (på grensen mellom kulturmiljø 2 og 3). Kopi utlånt av Roald Hansen

3.3. Betydningsfulle elementer i området

- Bygningsmiljøet har beholdt mye av kvartalsstrukturen fra tida det ble anlagt
- Det fins fortsatt en del bygninger der bygningsvolum og detaljer er intakt, eksempelvis elementer fra den karakteristiske uthusbebyggelsen fra mellomkrigstiden
- Nivået på bebyggelsen, samt utnyttelsesgraden er i store trekk uendret
- Deler av området har beholdt et islett av hageby idealer; enhetlig og regelmessig bebyggelse med forholdsvis romslige tomter og velstelte hager
- Det er krigsminner knyttet til fangeleiren som lå i området

3.4. Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi

Boligbebyggelsen vokste opp i lys av ringvirkningene etableringen av flyplassen hadde. Folk som bodde i området, var delvis ansatt på flyplassen og delvis ved de andre store arbeidsplassen i distriktet, Strømmen verksted og ulike håndverks- og servicebedrifter i Lillestrøm. Området har fortsatt en forholdsvis enhetlig karakter, eksempelvis har husrekken langs Fetveien ikke forandret seg særlig i senere tid. Nærheten til flyplassen gjør området til en integrert del av Kjeller som helhetlig kulturmiljø. Kulturmiljøet har betydning for å aktivere flyplassens kulturhistoriske kvaliteter fordi området har bevart helhetsinntrykket fra perioden det ble etablert. I lys av endringstakten som Skedsmo kommune som helhet er utsatt for, er dette en verdi som bør tillegges spesiell vekt. Samlet kulturhistorisk verdi: Middels til stor.

4. Forskningsmiljø, høyteknologi og universitet

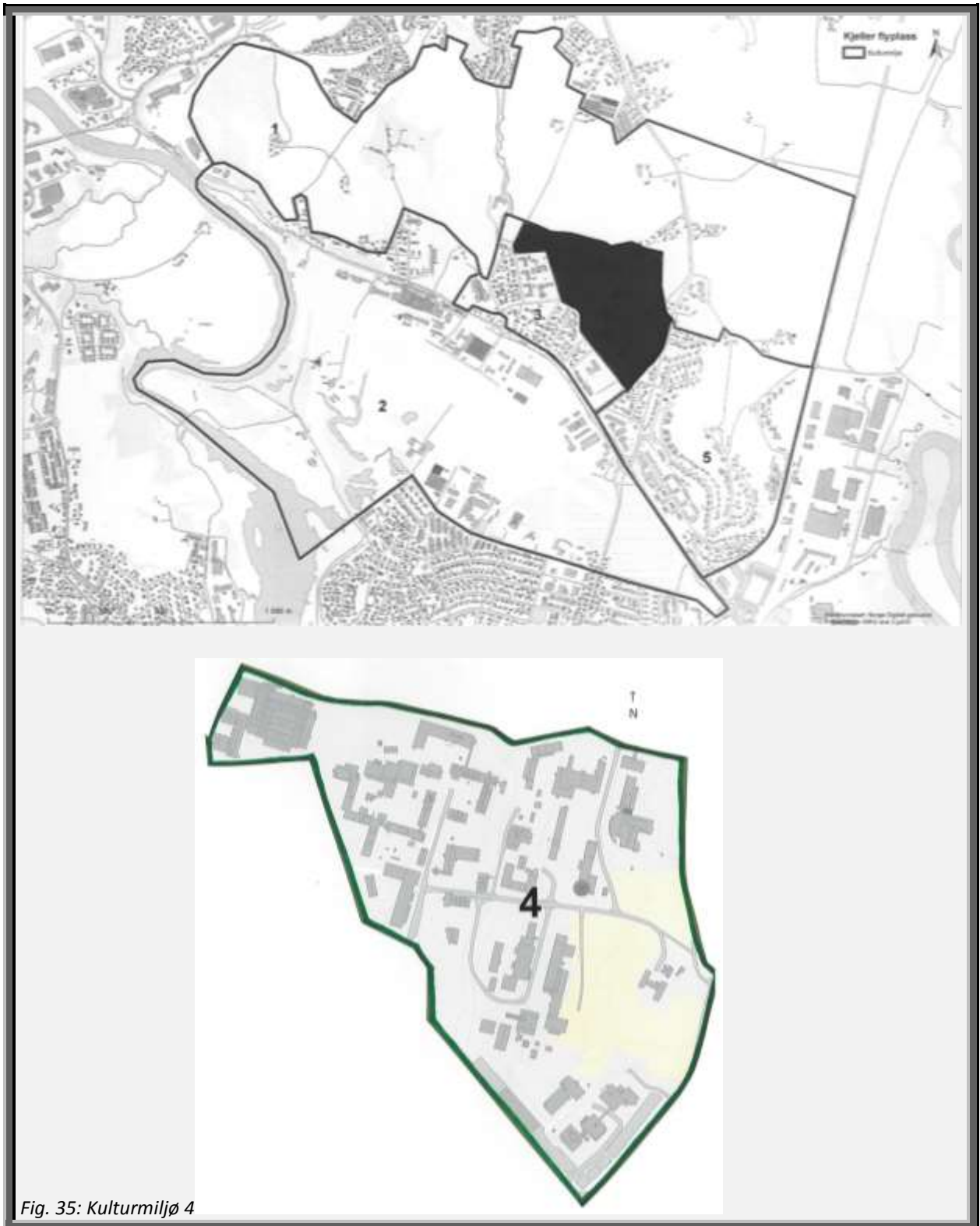


Fig. 35: Kulturmiljø 4

4.1. Områdebeskrivelse

Allerede med etableringen av Kjeller Flyfabrikk var grunnlaget lagt for et miljø preget av teknologisk utvikling. I dag er flere av landets fremste teknologi- og forskningsmiljøer plassert her.

Luftforsvarets hovedverksted på Kjeller, nå Aerospace Industrial Maintenance Norway (AIM) er en direkte etterkommer av Hærens flyvemaskinfabrik og har vært i kontinuerlig virksomhet fra 1916 frem til i dag. Dette har hele tiden vært en viktig arbeidsplass i Skedsmo kommune.

I 1946 ble Forsvarets Forskningsinstitutt (FFI) etablert på andre siden av Fetveien. Det startet med at FFI fikk overta to bygninger som var bygd av tyskerne under krigen, og som Kjeller flyfabrikk senere hadde brukt som lager. Hit flyttet avdeling for fysikk og Avdeling for kjemi fra henholdsvis Oslo og Trondheim. Bygningene var mulige å flytte rett inn i, med bare minimale forandringer. Etter hvert overtok FFI flere hus på Kjeller. Den første atomreaktoren i Norge åpnet høsten 1951. Det var fire år etter at Stortinget enstemmig hadde vedtatt å bygge en norsk prøverektor. Institutt for Atomenergi, nå kalt Institutt for energiteknikk (IFE) var blitt skilt ut som egen organisasjon i 1948. Årsaken var at det var bl.a. at det var en viss skepsis til de nære båndene mellom den militære institusjonen og atomforskningen. I 2012 hadde disse instituttene til sammen drøyt 1300 ansatte.

I 1967 ble Telegrafverkets forskningsinstitutt etablert og året etter kom Norsk institutt for luftforskning (NILU). I 1968 flyttet også NORSAR, dvs. Norwegian Seismic Array dit. NORSARs spesialfelt ligger innenfor forskning, tjenester og programvareutvikling knyttet til seismologi og anvendt geofysikk.

Universitetssenteret på Kjeller (UNIK) er et samarbeid mellom instituttene og universitetene i Oslo og Trondheim. Det ble dannet i 1987. Her utnyttes nærheten til forskningsmiljøene på Kjeller, og UNIK tilbyr veiledning av studenter på master og PhD-nivå.

Selskapet Kjeller Innovasjon ble stiftet i 1995, da med navnet Campus Kjeller. Etableringen var et initiativ fra forskningsinstituttene på Kjeller, Skedsmo kommune og Akershus fylkeskommune. Selskapet videreutviklet ideer fra forskningsmiljøer og bistår i forhold til bedriftsetablering, markedsintroduksjon og finansiering. Kjeller Innovasjon har sitt hovedfokus innenfor områdene energi, samfunnssikkerhet, miljø og bioteknologi.

Høgskolen i Akershus ble etablert i 2003 og er i dag del av Høgskolen i Oslo og Akershus. På sammenslåingstidspunktet, som var 2011, hadde den 3000 studenter og 300 ansatte.

Samlet sett bidrar alle disse institusjonene til at forskningsparken Lillestrøm på Kjeller omtales som et av Norges ledende teknologimiljøer.

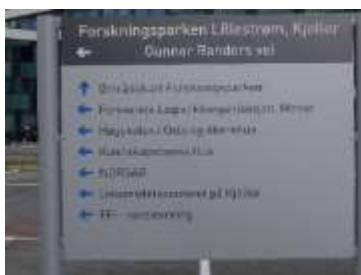




Fig.36: En serie av institusjonene innenfor høyteknologi og forskning som holder til her. I midten nederst ser vi FFIs kantine, som ble bygd av tyskerne under krigen.

4.2. Betydningsfulle elementer i området

- Den militære messa som ble bygd av tyskerne står midt inne i området og er har kulturhistorisk verdi som del av et større miljø
- Det samme er tilfelle for flere av sykehusbygningene som tyskerne oppførte
- Viktige institusjoner som Institutt for energiteknikk (IFE) med atomreaktoren, NILU, NORSAR, Justervesenet (i kulturmiljø 2) har vært sentrale for å trekke til seg øvrige universitetsmiljøer i de seinere årene.

4.3. Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi

Dette området blir tillagt kulturhistorisk verdi av flere grunner. Det inngår i en klar funksjonell sammenheng med Kjeller flyplass. Det har vokst ut av det høyteknologiske miljøet som flyplassen la grunnlaget for og er resultat av en knoppskyting av virksomheter som har gjensidig nytte av hverandre. Det har bidratt til fremvekst av en klynge av kunnskapsbedrifter. Flere av krigsminnene som tidligere er omtalt befinner seg dessuten i dette kulturmiljøet (flere av sykehusbygningene som tyskerne oppførte, messa, rester på området etter et varmeanlegg med vannbåren varme anlagt av tyskerne). Det bidrar til å kaste lys over den strategisk viktige rollen Kjeller flyplass spilte under krigen. Teknologihistorisk har området relevans fordi det avspeiler en viktig periode i fremveksten av det sosialdemokratiske Norge. Samlet kulturhistorisk verdi: Middels.

5. Drabantby- og forstadsbebyggelse

5.1. Områdebeskrivelse

Området kan betraktes som en typisk forstadsbebyggelse og ligger i randsonen av Lillestrøm. Bebyggelsen består av en variasjon av villaer fra 70-80-tallet, rekkehusbebyggelse og større boligblokker.

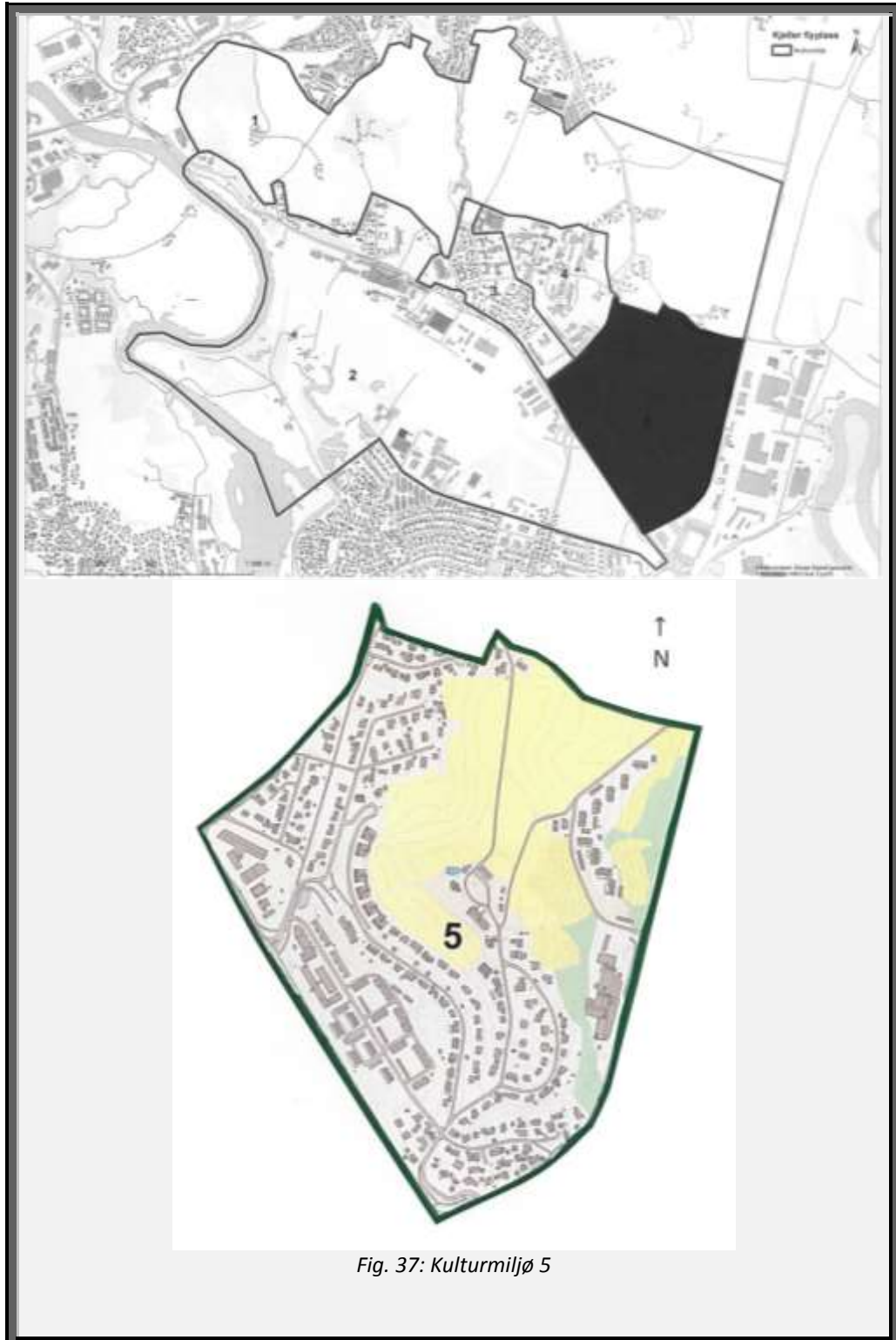


Fig. 37: Kulturmiljø 5



Fig.38: Et utvalg bilder i området omkring Kløvereng terrasse, som ruver øverst på høydedraget med variert villabebyggelse fra 70-80-tallet under. Nederst t.h. utsikten over til Kjeller flyplass. Det røde bygget kalles Fotobygget og ble oppført rett før krigen.

5.2. Karakteristiske trekk i kulturmiljøet

Særlig området rundt Kløverenga Terrasse er en god illustrasjon på denne forstadsbebyggelsen. I den nedre delen der Kirkeveien og Fetveien krysser hverandre, ligger servicefunksjoner som bensinstasjon, kjøpesenter etc. I den slake hellingen oppover ligger villaer som er bygd fra 70-tallet og utover. Så vel romslige tomter med velstelte hager som veinavnene viser at natur og de grønne verdiene som området tilbyr, verdsettes høyt. Her finner vi Villvinveien, Liljeveien, Sildreveien, Fiolbakken, Bregneveien, Blåveisveien og Floraveien. Øverst med en bratt helling bakenfor ligger en sammenkoblet kjede med terrasseblokker med flott utsikt over bl.a. Kjeller flyplass og Nitelva. Denne forholdsvis nybygde bebyggelsen bærer navnet Kløverenga Terrasse. Måten de store bygningsvolumene er forsøkt plassert i bue kan tyde på at landskapstilpasning har vært et mål. Det er lagt vekt på å legge til rette for gode lekemuligheter for barna i nærmiljøet (se illustrasjon).

Området er også et velegnet eksempel på generell boligutvikling som har skjedd de siste 30 årene. Andelen frittliggende hus og villaer økte sterkt utover både 1960-, 70- og 80-tallet. På begynnelsen av 2000 var 57 % av alle norske boliger eneboliger. Eneboligens plass i folks hjerte har vært forklart utfra de symbolske aspekter den er forbundet med. Den kan betraktes som et viktig ikke-språklig medium for å kommunisere med omverdenen hvem man er og hvem man ønskes å identifisere seg med (Guttu 2003, 2011). Arkitekter og planleggere har ikke samme positive forhold til eneboligen. Fokus på miljøspørsmål har de senere årene gjort det nødvendig å tenke alternative boligformer. Det har ført til tettere og mer arealeffektive boligformer. På mange måter kan denne utviklingen avleses på Kjeller. Her er villabebyggelse, rekkehus, lav blokkbebyggelse samt større terrasseblokker uttrykk for hvordan arkitekter, ferdighusprodusenter, politikere og planleggere samt eiendomsutvikler har vurdert boligbehovet i kommunen.

5.3. Sammenfatning av kulturmiljøets kulturhistoriske verdi

Dette området har fått en plass i kulturmiljøkartleggingen fordi det grenser tett inntil Kjeller flyplass. Området er et typisk eksempel på en generell utvikling som har funnet sted i norske byer og tettsteder de siste tiårene. Området har interesse som et samtidsbilde, men har foreløpig for kort tidsdybde til å ha kulturhistorisk interesse. Samlet kulturhistorisk verdi: liten.

II. Samlet vurdering av kvaliteter – en beskrivelse av områdets styrke, svakheter, muligheter og begrensninger

Basert på de konkrete kulturmiljøbeskrivelsene som har blitt presentert på de foregående siden, vil vi starte med å oppsummere i et sett kulepunkter henholdsvis de kvalitetene og begrensningene som området innehar. Deretter vil vi gå nærmere inn på et utvalg problemfelt som representerer en spesiell utfordring for Skedsmo kommune (utbyggingspress, forurensning i grunnen, oppbygging og forsterking av stedsidentitet). Avslutningsvis vil vi presentere noen synspunkter på verdiskapingspotensialet som vi mener området har.

Variasjon og mangfold i et storbynært tettsted

- Nasjonal verdi som Norges første flyplass,
- Et levende miljø der immateriell kulturarv ivaretas; et miljø der kulturhistorien og den erfaringsbaserte flyteknisk kunnskapen holdes ved like, videreutvikles og videreformidles til nye generasjoner
- Et variert landskap med åser og voller, veksling mellom små og store landskapsrom, gammelt kulturlandskap:
- Nitelva med et rikt våtmarksområde
- Gamle gårdsanlegg som ligger fritt på toppene, som gir utsikt fra åsrygger.
- Enkeltbygninger, som både omfatter objekter utvalgt for vern gjennom Landsverneplan for Forsvaret og som verdifulle utfra Kulturminnevernplanen for Skedsmo kommune

Styrker og muligheter

- Luftfartshistorien på Kjeller er unik; den gir området særpreg og skiller det ut fra andre forstadsnære tettsteder, fordi det fins en serie med ulike typer kulturminner knyttet til denne spesielle historien her.
- Flyplassen kan ses som et kulturminne som fortsatt er i bruk. Her fins det både materiell og immateriell kulturarv: Den er til stede i form av aktiviteter som foregår på stedet, kunnskapen som fins her om luftfartshistorie og gamle fly, og miljøet som er bygd opp omkring bevaring/repasasjon av veteranfly. Miljøet kan identifiseres med både opplevelse og kunnskapsformidling
- Bevarte kvartalsstrukturer, mindre sammenhengende bygningsmiljøer og enkeltelementer
- Ikke kartlagte kulturminner og nedgravd materiale, som det fins flere av på flyplassområdet (Kulturmiljø 2) representerer et vesentlig potensiale med ukjent verdi. Nylig utgraving for fundamenter til hangar avdekket hittil ukjent materiale av betydelig historisk verdi fra okkupasjonstiden.

Svakheter og trusler

- Kjeller flyplass er i dag fysisk adskilt i flere deler, der noen er allment tilgjengelig mens andre av sikkerhetsmessige årsaker fortsatt er lukket. Det er en utfordring på sikt å tilrettelegge for at helheten i kulturmiljøet gjenopprettes.
- Et område med stort utbyggingspress. Uten en målrettet intensjon om at helhetlige kulturmiljøer bør ivaretas og styrkes, kan det overordnede kulturmiljøet Kjeller gradvis fragmenteres ytterligere og dermed miste «limet» som gjør det til et unikt miljø.

- Utskilling av enkeltarealer til nye byggeprosjekter kan bidra til å underminere sammenhengen og konteksten de områdene som fortsatt har stor grad av kulturhistorisk interesse fra et flyteknisk perspektiv.
- Forurensning i grunnen, både som følge av tida hvor avfall fra Oslo ble brukt som fyllmasse og som følge av utsig fra atomreaktoren ved Institutt for energiteknikk. Det fins også områder i den sørvestlige delen av flyplassen hvor det er nedgravd sprengstoff i bakken.

Utfordring 1: Stort utbyggingspress

I kommuner med sterkt utbyggingspress er balansegangen mellom vern og utvikling spørsmål som melder seg kontinuerlig. Hvis det skal satses på å ivareta og styrke kvaliteter som er knyttet til stedets historikk, forutsettes det langsiktige målsettinger med solid lokalpolitisk forankring. Kulturmiljøer risikerer å miste integritet og helhet hvis arealer gradvis stykkes opp og disponeres til ulike og tidvis konkurrerende formål. Med målrettet aktivering, styrking og utvikling av områders kulturhistoriske kvaliteter kan de mest verdifulle områdene tydeliggjøres og dermed fremstå som mer lesbare.

Som del av den såkalt LSK-trekanten er det mulig å forutse at Kjeller står i en utsatt posisjon. Begrepet LSK-triangelet omfatter Lillestrøm, Strømmen og Kjeller, og ble lansert av kommunen i 2008 for å kunne styre tettstedsutviklingen. Det var en plan som gikk ut på at den primære veksten skulle skje ved fortetting innenfor trekanten Lillestrøm – Strømmen – Kjeller, mens områdene rundt i større grad skulle skjermes.

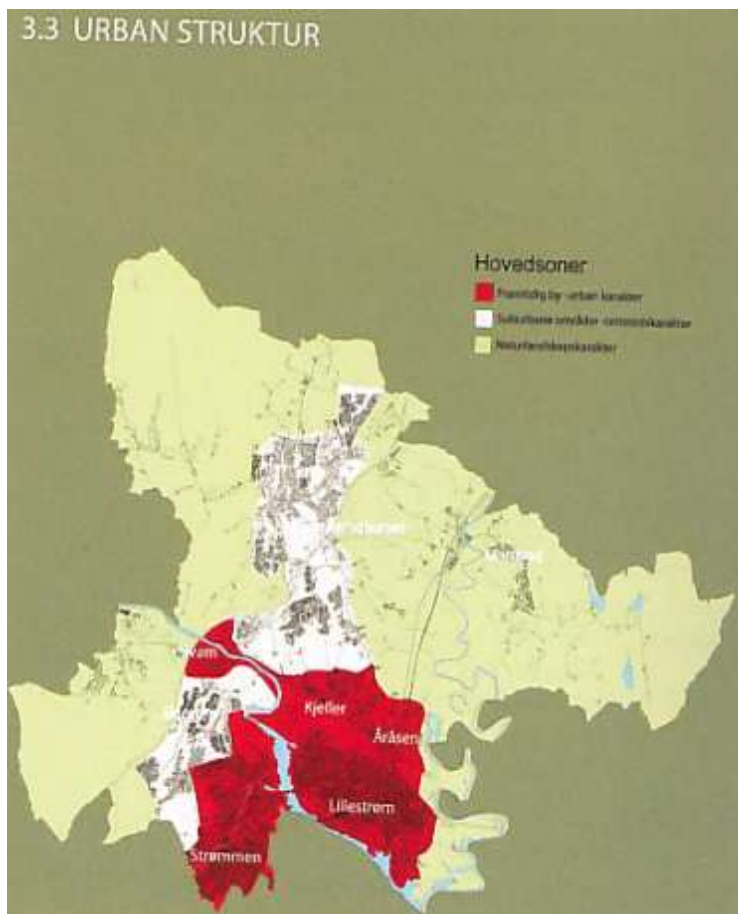


Fig.39: Figur som viser hvor tettstedsveksten bør konsentreres, i henhold til planer i Skedsmo kommune 2009.

Den videre ekspansjonen skulle altså konsentreres rundt trafikknutepunktene og tettstedene, og slik skulle unødvendig nedbygging av nye grøntarealer hindres. Innenfor LSK-trekanten skulle «fremtidsbyen» bygges og bli byen med det «blågrønne hjertet» hvor elva og de grønne friområdene var tatt vare på.

Den nye LSK-planen var ikke først og fremst en landbruks- eller jordvernplan, men en plan for urbanisering. Den forventete veksten skulle skje i sentrumsområdene Lillestrøm, Strømmen og Kjeller. .. Den sterke innflyttingen og tettbebyggelsen gjorde grensene til Oslo og de andre nabokommunene utflytende. Mange av de menneskene som flyttet inn og ut, manglet stedlig tilknytning og lokal identitet.

Stedet måtte markedsføre seg på nytt. Spørsmålet presset seg på: Hvordan skulle Skedsmo fremstå? (Slottemo 2012:526-528).

Noen av de største diskusjonene i Skedsmo i nyere tid har dreid seg om byutvikling, blokkbebyggelse og estetikk. Mye av diskusjonen har avdekket motstand mot høyhus og fortetting.

Utfordring 2: Forurensing i grunnen rundt flyplassen

Mulighetsstudien som Stiftelsen Kjeller flyhistoriske kulturpark har tatt initiativ til, innebærer å dra opp linjer for hvordan flyplassen kan videreutvikles i fremtiden. En mulighetsstudie kan trekke opp fremtidsscenarioer der noen av rammene og begrensningene som fins i dag er endret. En av rammebetingelsene i dag er at forsvaret eier og drifter store deler av flyplassen, noe som nødvendigvis hindrer allmenn tilgjengelighet. Dette kan ha endret seg hvis vi tenker noen år inn i fremtiden.

Et annet forhold som også er med å bestemme vilkårene for hvordan nærområdet til flyplassen kan videreutvikles, er historisk betinget. Det henger sammen med den forurensningen som ligger i grunnen. At søppelavfall fra hovedstaden ble brukt som fyllmasse da utvidelser av flystripa på Kjeller flyplass fant sted har kort blitt omtalt tidligere, men ikke hva som var grunnen til at denne formen for fyllmasse ble foretrukket. For Kjellers del var avfall i bruk som fyllmasse i en relativt kort periode; fra 1935 til 1938 (Torstenson 1997). Metoden dekket både hovedstadens behov for å bli kvitt søppelet fra boligområdene og flyplassetableringens behov for anleggsmasser. Renholdsverket bekostet transport med jernbanen til Lillestrøm, mens forsvaret sto for videre transport med lastebiler til Kjeller. Tilsvarende metode ble brukt ved anlegg av Fornebu, som startet opp vinteren 1936-37, men der ble avfallet kjørt direkte fra byen til fyllinga med biler. Grunnlaget for at det ble mulig å gjenbruke søppelavfallet på denne måten, lå i at det i mellomkrigstiden var utviklet en ny forbrenningsmetode i byen Bradford i England, som ga opphavet for den såkalte «bradford-metoden», som besto av «kontrollert fylling» (Torstenson 1997:116). I korte trekk gikk den ut på å øke temperaturen for å bryte ned de organiske delene av avfallet. Søpla skulle legges i tynne «terasser», eller rader på åtte til ti meter brede, som ikke var høyere enn to meter. Avfallet ble etter noen timer tildekket med jord o.l. Fyllinga skulle være kompakt for å forhindre udyr så vel som brannfare. Det forutsatte en grovsortering. Søppel av typen hermetikkbokser, glass og flasker ble knust og lagt i bunnen av fyllinga, mens det organiske ble lagt i det øvre laget. Rester av det ikke-nedbrytbare avfallet vil nødvendigvis fortsatt finnes innenfor flyplassområdet.

En annen form for forurensning på Kjeller som det har vært fokus omkring, er utslipp av radioaktivitet og miljøgifter. I 2005 utarbeidet Statens strålevern på bakgrunn av oppdrag fra Helse- og omsorgsdepartementet en rapport om eventuelle helsefarer for lokalbefolkningen. Den kom i stand på bakgrunn av bekymring som folk som var bosatt i området hadde uttrykt for økt kreftfare. Institutt for energi (IFE) hadde som kjent startet opp virksomheten på Kjeller i 1948, og bekymringen gjaldt spesielt konsekvenser av utslipp av radioaktive stoffer og andre kjemiske utslipp som foregikk på 1950- og 60-tallet. I perioden 1954 – 1967 gikk utslippene fra IFE sitt anlegg via en lokal kloakkledning og ut i Sogna – senere i nyere ledninger med utslipp i Nitelva (såkalt NALFA-ledning, som står for Ny Avfallsledning for Lavaktivt Flytende Avfall). Instituttet har tillatelse til disse utslippene fra Statens Strålevern. Riktignok viste resultatene av undersøkelsene noe forhøyde nivåer i radioaktivitet i området rundt Sogna, men de holdt likevel et nivå som strålevernet klassifiserer som

lave verdier og ikke har gir grunnlag for å iverksette tiltak eller begrense bruken av området (Statens strålevern 2005.5-7).

Problematikken omkring videreutvikling av eldre industri-, anleggs- og havneområder til attraktive boligområder er velkjent innenfor dagens planleggingsdebatt. Det dreier seg om det som i internasjonal litteratur omtales som «brownfields»-utbygging. I mange byer og tettsteder er det her de største mulighetene for større enhetlige utbygginger foreligger. Det er imidlertid en form for utbygging som reiser bestemte utfordringer (Swensen et al. 2012). Som vist her dukker de opp både i form av behov for opprydding og klarering av helsefarlig grunn – og behovet for hensynstaging til eksisterende kulturminner og – miljøer.

Utfordring 3: Å bygge stedsidentitet forankret i områdets særegne kulturhistorie

Områder med stort befolkningspress har behov for å forsterke stedsidentiteten. I dag er befolkningens flyttemønster et annet enn for noen få år tilbake. Nærheten som Kjeller har til hovedstaden og med Lillestrøm by som nærmeste nabo, gjør dette til et tettsted som er attraktiv for nye innflyttere, både fra hovedstaden, andre steder i landet og fra utlandet.

Slike steder trenger markører som folk kan identifisere seg med. Kulturminner og – miljøer har et potensiale for å fungere som samlende faktor. Men kulturhistorie i seg selv er ikke nok: den må synliggjøres, tilrettelegges og ikke minst gjøres tilgjengelig.

På grunn av flyplassen kan Kjeller vise til flere trekk som gjør stedet unikt:

- Her ligger landets eldste flyplass som fortsatt er i bruk. Samtidig er den Norges første flyplass, som ble anlagt på grunnen til Kjeller gård i september 1912.
- Flyplassen sto sentralt i opprettelsen av eget norsk flyvåpen, og det har ligget flyfabrikk her.
- Her lå basen for både militær og sivil luftfart frem til 2. verdenskrig.
- Etter krigen har Kjeller flyplass vært base for Luftforsvarets forsyningskommando.
- I dag er også flyplassen basen for flyhistorisk forening med en rekke restaurerte veteranfly

Kjellers nære historie er med andre ord sterkt koblet opp mot flyplasshistorien. Primært var det en politisk beslutning som forårsaket at det nasjonale luftfartsmuseet ikke ble lagt til Kjeller: I mange romerikingers bevissthet er flyhistorien knyttet til Kjeller og Gardermoen. Hvorfor ble da Luftfartsmuseet lagt til Bodø? Planene om et nasjonalt luftfartsmuseum ble først lansert i 1966. Flere alternativer ble lansert, og valget sto til slutt mellom Bodø og Kjeller. Etter nærmere 30 år trakk Bodø lengste strå. Beslutningen har av noen blitt tolket som en handling som skulle utrykke vilje og signalisere symbolsk kraft til å satse på en landsdel som sto foran en nedtrapping av den militære aktiviteten (Slottemo 2012:493-495). Kjellers store fortrinn i forhold til Bodø er sentral nærhet til hovedstaden. Flyplasshistorien kan kobles opp mot teknologihistorie (Teknisk Museum) og mot krigshistorien (Forsvarsmuseet, Hjemmefrontmuseet). Lokalhistorien generelt kan også settes inn i en større sammenheng, ved å vise til landbruksutviklingen (Landbruksmuseet) og til byvekst (Bymuseet, Norsk folkemuseum, Akershusmuseet). Det ligger med andre ord godt til rette for å tenke muligheter for å utvikle samarbeidsformer mellom ulike kulturinstitusjoner.

Om kulturmiljøets verdiskapingspotensial

Det er etter hvert blitt en utbredt oppfatning at kulturminner og kulturmiljø har muligheter for å bidra til skape gode omgivelser. De har egenskaper som kan bidra til å tilføre et sted en dimensjon av

historie og tidsforløp. De kan bidra til å pirre nysgjerrigheten og vitebegjæret, slik eldre bygningsmiljøer gjør når de omgis av nye kontrasterende bygningskomplekser og synlige fornminner kan gjøre når de skaper overraskende spor i terrenget.

Vi vil konkludere vår rapport om Kjeller kulturmiljø med at det er et miljø med stort verdiskapingspotensial. Kjernen i miljøet er flyplassen, hvor det fins et unikt nasjonalt flyhistorisk miljø som kan forsterkes. Noe av det som bidrar mest til å gjøre det særegent, er at det fortsatt virksomhet ved anlegget. Det gjelder Forsvarets del, som innebærer at det er et miljø der virksomheten har vært i kontinuerlig drift helt frem til i dag. Det gir en egen verdi ved å kunne vise *kontinuitet*, en egenskap som er forholdsvis sjelden i forhold til den store endringstakten som karakteriserer samtida. I tillegg foregår det virksomhet her som kan vise til det som innenfor kulturminnevernet karakteriseres som *immateriell kulturarv*. Gjennom å videreføre arbeid som tidligere foregikk på flyfabrikken/ flyverkstedet, blir eldre fly og teknisk kunnskap holdt ved like og videreført til nye generasjoner.

Det er konteksten som anlegget inngår i, med flystripa, bygningsmiljøet og kunnskapen om flyteknologien som gjør anlegget unikt. I denne helheten inngår også flyvebyen som huset de ansatte på flyplassen, tettbebyggelsen som vokste opp i kjølvannet av den økte aktiviteten som flyplassen skapte, samt knoppskytingen de teknologiske kunnskapsentrene representerer.

Når kulturminner og kulturmiljøer diskuteres som en ressurs i nåtid og fremtid, er det viktig å ta i betraktning at det dreier seg om sårbare ressurser. Sårbarhet viser til at endringer som gjøres, sjelden er reversible. Når et miljø forsvinner, er det borte for alltid. Det kan bygges kopier, men kopier kan sjelden formidle en stemning av tidsforløp og historiens gang. Riktignok er ikke alle kulturmiljøer like sårbare, og teknisk-industrielle kulturminner betraktes som robuste kulturmiljøer med mange utviklingsmuligheter. Det ligger imidlertid en sårbarhet i at naturlige funksjonelle sammenhenger kan bli brutt. Da ender bygningen og anleggene lett opp med å ha blitt tilført en funksjon som kulisse snarere enn å ha fått en ny reell bruksfunksjon. Å kombinere eldre kulturminner og – miljøer med den rådende strategien i dagens tettstedsplanlegging om å bygge kompakt og rasjonelt forutsetter gjennomarbeidete planer.

Vi håper at rapporten har klart å formidle et verdisyn som innebærer at konteksten er vel så viktig som de enkelte elementene. Hvis konteksten, eller helheten forsvinner ut av syne, kan kulturminnene og kulturmiljøene bli stående som løse fysiske fragmenter, der de er tappet for mye av det som i utgangspunktet fikk folk til å anse dem som verdifulle og verdt å investere penger, tid og krefter på å vedlikeholde.

Kjeller flyplass representerer et unikt nasjonalt kulturmiljø på flere måter, både med hensyn til dimensjoner og utforming. Rullebanen, som har vært i kontinuerlig bruk, har lagt spesielle føringer på utformingen av anlegget og er forutsetningen for at bygningene ble reist. Integriteten mellom rullebanen og bygningene rundt bør derfor tillegges spesiell vekt. Ettersom anlegget har vært i drift helt frem til i dag, er det et kulturmiljø som har vært karakterisert av en stor grad av kontinuitet. I tillegg foregår det virksomhet her som kan vise til det som innenfor kulturminnevernet karakteriseres som immateriell kulturarv.

Oppsummering og konklusjon

Forutsetninger for vern og videreutvikling på kulturmiljøets premisser

- Kjeller var i utgangspunktet en jordbruksbygd på lik linje med nabobygdene. De kulturminnene som er forankret i denne delen av stedets historie, skiller seg ikke vesentlig ut fra det som fins andre steder.
- På grunn av flyplassen som ble etablert her i 1912, fikk bygda imidlertid en spesiell historie: det omfatter etableringen av Flyvåpenet, at Forsvaret bygde ut infrastruktur både på flyplass og i form av støttefunksjoner. Siden dette var en stor arbeidsplass, kom det også etter hvert sivil boligbygging og bygging av sivile tjenester, funksjoner og tilbud.



Fig.40: To foto tatt med 70 års mellomrom som er gode illustrasjoner på at vesentlige deler av Kjeller flyplass er blitt bevart. Ikke bare er sentrale deler av bygningsmiljøet blitt vernet. Men minst like viktig fra et kulturminnefaglig ståsted er det at de immaterielle verdiene fra flyteknologiens kulturhistorie blir ivaretatt og videreført.

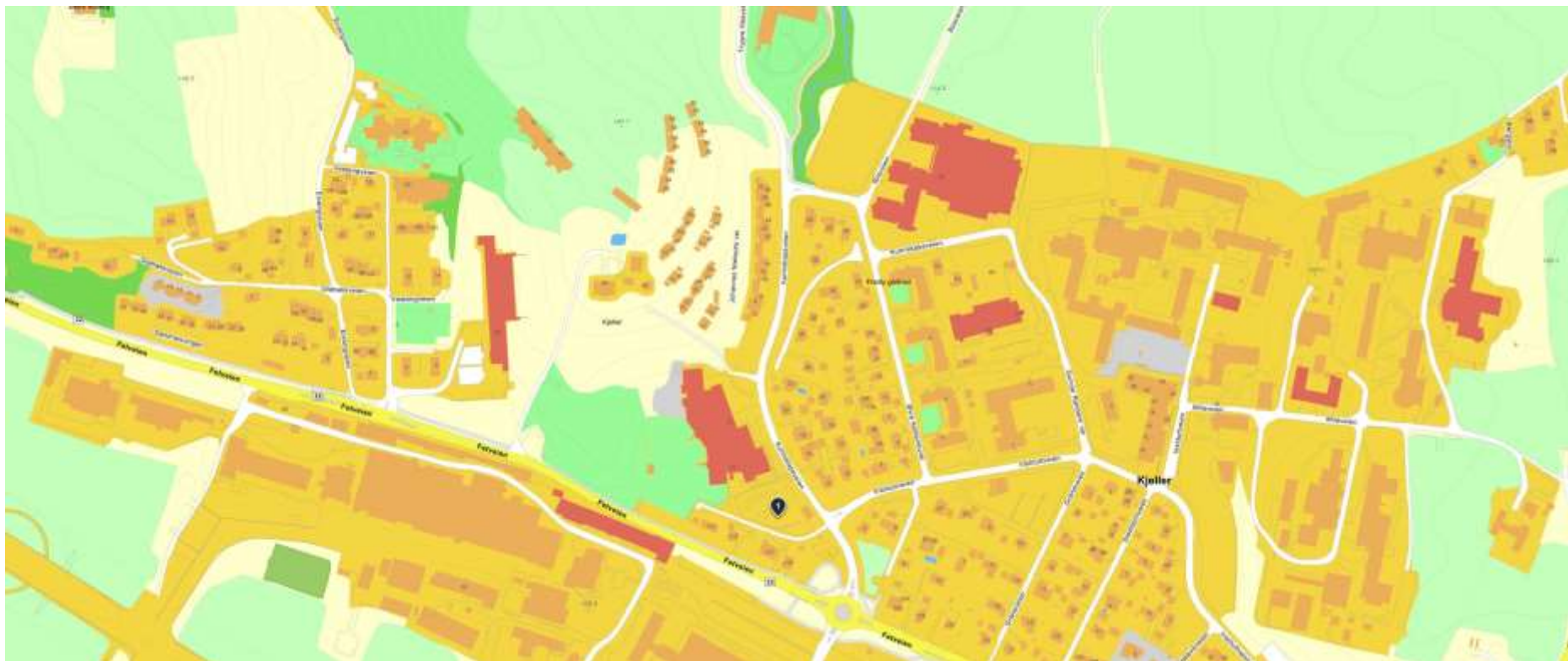
- Stedet har en spesiell krigshistorie nettopp fordi flyplassen lå her
- Etter krigen ble det etablert forskningsmiljø med utgangspunkt i Forsvarets høyteknologiske aktivitet tilknyttet flyplassen I dag er Kjeller i stor grad et drabantbyområde på lik linje med det man ellers finner i kommunene rundt Oslo. Det som gjør stedet spesielt, er at flyplassen stadig ligger her, og de bygningene/strukturene som er reist som følge av den. Dette er historie som det er verdt å ta vare på, og som kan være en ressurs for fremtidig stedsutvikling.
- Det er også spesielt at det stadig foregår aktivitet med direkte sammenheng med kulturminnet - flyplassen og bygninger - i form av veteranflymiljøet (Men også videregående skole med flymekanikerlinje, Forsvarets virksomhet mm er en verdi). Veteranflymiljøet har potensiale til å bli en attraksjon.
- Hvis man skal tenke merkevarerbygging rundt tettstedet Kjeller, synes det ganske klart at det er flyhistorien som er det unike, det er den som har formet stedet og som har gitt den det særpreget den har.

Figurliste

Nr.	Tilleggsinformasjon
1	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
2	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
3	NIKU, Grete Swensen
4	NIKU, Grete Swensen
5	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
6	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
7	Kopi av foto hos Slottemo (2012:119). Kilde: Ukjent fotograf, KFF
8	NIKU, Grete Swensen
9	NIKU, Grete Swensen
10	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
11	Fra Kjeller flygeplass 1912-1952, s.3
12	Kopi av fotografi i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD.
13	Kopi av fotografi i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD.
14	Kopi av tegning i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD. Også trykt i Modalsli (2012:11)
15	Kopi av kart 1934 i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD
16	Kopi av tegning i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD. Også trykt i Modalsli (2012:127)
17	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
18	Forsvarsbyggs registrering publisert på nett
19	Forsvarsbyggs registrering publisert på nett
20	Kart i farger fra Forsvarsbyggs registrering, kopi fins i KFFs samling
21	Kart Forsvarsbyggs registrering publisert på nett
22	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
23	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
24	Kopi av postkort, utlånt av Roald Hansen
25	Kopi av foto og figurtekst i Modalsli 2012:61
26	Forsvarsbyggs registrering publisert på nett
27	NIKU, Grete Swensen
28	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
29	Kopi av foto og tekst hos Slottemo 2012:231. Kilde: Finn Rifseim, KFF. Tegningen er også trykt i s/h hos Modalsli 2012:97.
30	Kopi utlånt av Roald Hansen
31	Kopi utlånt av Roald Hansen
32	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
33	NIKU, Grete Swensen
34	Kopi utlånt av Roald Hansen
35	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
36	NIKU, Grete Swensen
37	Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
38	NIKU, Grete Swensen
39	Figur hos Slottemo 2012:528, kilde: Byutvikling og urban strategi, Skedsmo kommune 2009.
40	Kopi av to foto i KFF's arkiv, tilgjengeliggjort på CD
V1	Vedlegg 1: Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken
V2	Vedlegg 2: Bakgrunnskart Norge Digitalt geovekst. NIKU, Anneli Nesbakken med bl.a. automatisk fredete kulturminner og SEFRAK-bygninger avmerket
V3	Vedlegg 3: Utsnitt av kart med veinavn, fra Gule Sider

Litteratur

- Guttu, Jon 2003. Eneboligen – som ideal for folket og utfordring for fagfolket, *Tidsskrift for kulturforskning*, volum 2, nr.3, s.23-40.
- Guttu, Jon 2011. *Boligvisjoner. Ti forbilder for den sosiale boligbyggingen*. Forlaget press, Oslo.
- Institutt for energiteknikk, IFE. *Overvåking av utslipp av radioaktive stoffer fra IFE-Kjeller*.
http://www.ife.no/no/ife/avdelinger/miljo_og_stralevern/overvakinggradstoffkjeller
- Jubileumsmagasin Kjeller 2012. *100 år med flyging og luftmakt*. [www.kjeller2012.no]
- Kjeller flygeplass 1912-1952: en kort beretning om vår flygings første tid*. [Kjeller]: Kjeller flygeplass
- Kjeller flyplass 1912-1987*, utgitt av Luftforsvarets forsyningskommando Kjeller: Forsyningskommandoen 1987.
- Landsverneplan for Forsvaret*; www.verneplaner.no
[<http://www.verneplaner.no/?f=landsverneplan&k=&id=215773&a=5>]
- Modalsli, Sigbjørn 2012. *Fra flyvningens vugge til teknologisk senter. Kjeller flyplass gjennom 100 år*. Forsvarets logistikkorganisasjon, Kjeller.
- Riksantikvarämbetet 2015. *Plattform Kulturhistorisk värdering och urval. Grunnleggandde förhållningssätt för arbete med att definiera, värdera, prioritera och utveckla kulturarvet. Rapport från Riksantikvarämbetet* [tilgjengelig på <http://www.raa.se/varderingochurval/>; nedlastet april 2015]
- Skedsmo kommune, Plan- nærings og miljøvern avdelingen, Sektor for kirke og kultur 1997. *Landskap, Kulturlandskap og Kulturminner i Skedsmo*. Planforslag. Vedtatt 1998.
- Skedsmo kommune 2010. *Kulturminnevernplan for Skedsmo kommune*. Planutkast 5 5: 01.11.10.
- Slottemo, Hilde Gunn 2012. *Skedsmo. En historie om samhold og splittelse*. Scandinavian Academic Press, Oslo.
- Solberg, Sverre (red.) 2005. *Natur i Skedsmo – en veiviser til kjente og ukjente områder*. Naturvernforbundet i Skedsmo 2005, Lillestrøm.
- Statens strålevern 2005. *Kartlegging av historiske utslipp til Kjeller-området og vurdering av mulige helsekonsekvenser*. Strålevern Rapport 2005:3, Østerås.
- Swensen, Grete, Sveinung Krokann Berg, Arne Holm og Rikke Stenbro 2012. *Transformasjon av industrimiljøer i by - En sammenlignende studie fra Drammen, Larvik og Oslo*. NIKU rapport 58.
- Torstensson, Inge 1997. *Fra nattmann til renholdsverk. Avfall og renovasjon i Oslo gjennom turen år*. ProArk as, Oslo.



Norsk institutt for kulturminneforskning er et uavhengig forsknings- og kompetansemiljø med kunnskap om norske og internasjonale kulturminner.

Instituttet driver forskning og oppdragsvirksomhet for offentlig forvaltning og private aktører på felter som by- og landskapsplanlegging, arkeologi, konservering og bygningsvern.

Våre ansatte er konservatorer, arkeologer, arkitekter, ingeniører, geografer, etnologer, samfunnsvitere, kunsthistorikere, forskere og rådgivere med spesiell kompetanse på kulturarv og kulturminner.

NIKU Oppdragsrapport 78/2015

NIKU hovedkontor
Storgata 2
Postboks 736 Sentrum
0105 OSLO
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Tønsberg
Farmannsveien 30
3111 TØNSBERG
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Bergen
Dreggsallmenningen 3
Postboks 4112 Sandviken
5835 BERGEN
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Trondheim
Kjøpmannsgata 1b
7013 TRONDHEIM
Telefon: 23 35 50 00

NIKU Tromsø
Framsenteret
Hjalmar Johansens gt. 14
9296 TROMSØ
Telefon: 77 75 04 00