

1,7 km veg tar deg 1,7 km.
1,7 km rullebane tar
deg hvor som helst.
Bevar Kjeller flyplass
for framtiden!



KJELLER

Sammen kan vi bevare
flyplassen for framtiden!

Støtt Kjeller - hele Norges flyplass!

kjellerairport.com



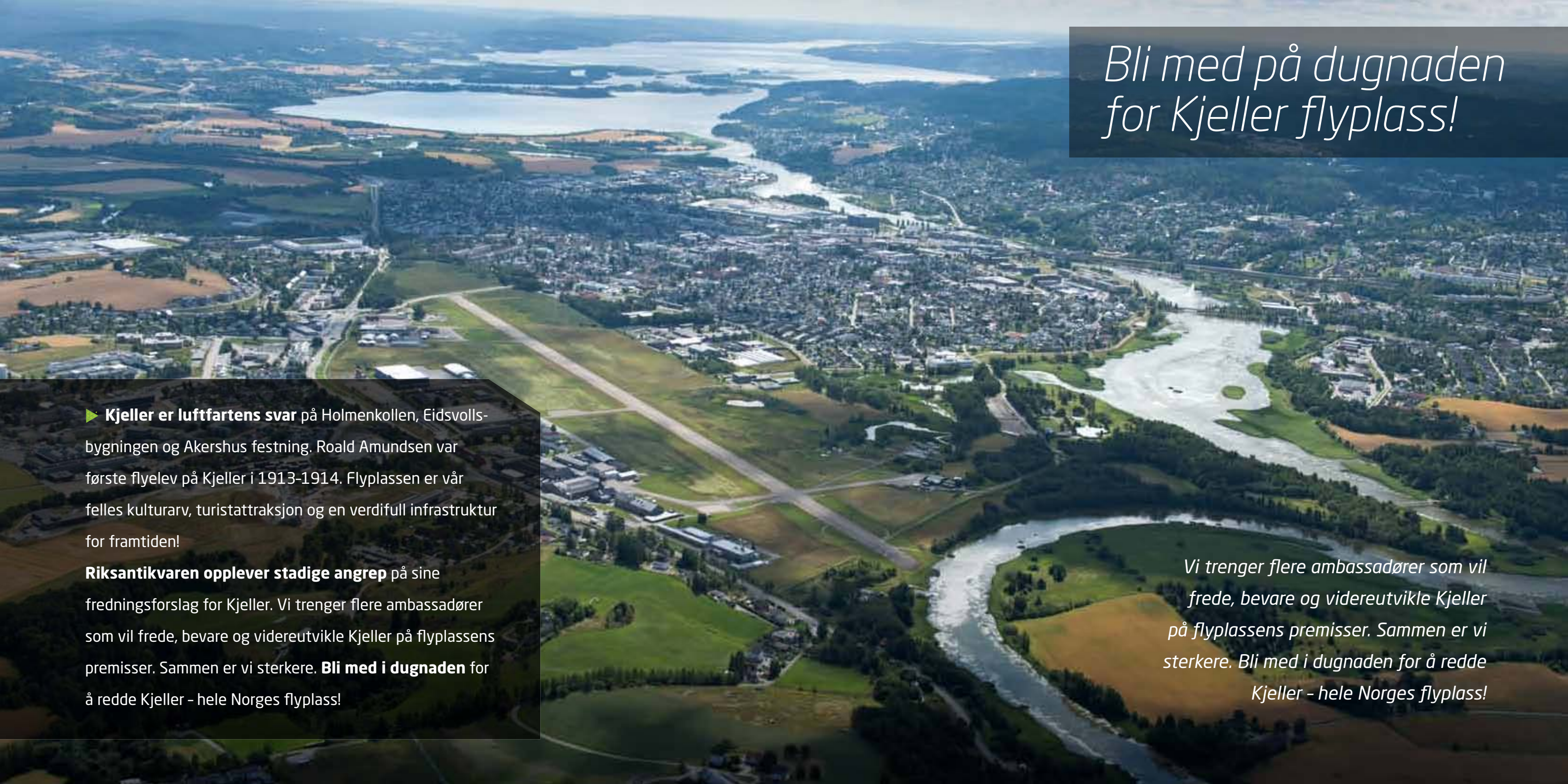
2014



2017

► **«Hurra for KJELLER.** Første besøk var i 1931. 10 år gammel og medlem Allers flyklubb. Hilsen Rolf.» skrev jagerflypilot og krigshelten Rolf Kolling til Kjeller Aerodrome. **6. juni 2019 var det 75 år** siden han fløy Spitfire over Normandie under den allierte invasjonen D-Day kalt 'Operation Overlord', det allierte kodenavnet for befrielsen av Nordvest-Europa fra Norge sørover mot Spania.

I 2020 markerer en hel verden 75 år med fred og frihet. «Vi feirer også en grunnleggende styrke som vi i disse dager virkelig opplever verdien av. Tilliten. Tilliten til hverandre. Vår tillit til dem som tar viktige beslutninger på vegne av fellesskapet. [...] Vi skal bygge Norge videre i kjærlighet», sa HKH Kong Harald under feiringen av frigjørings- og veterandagen 8. mai på Akershus festning.

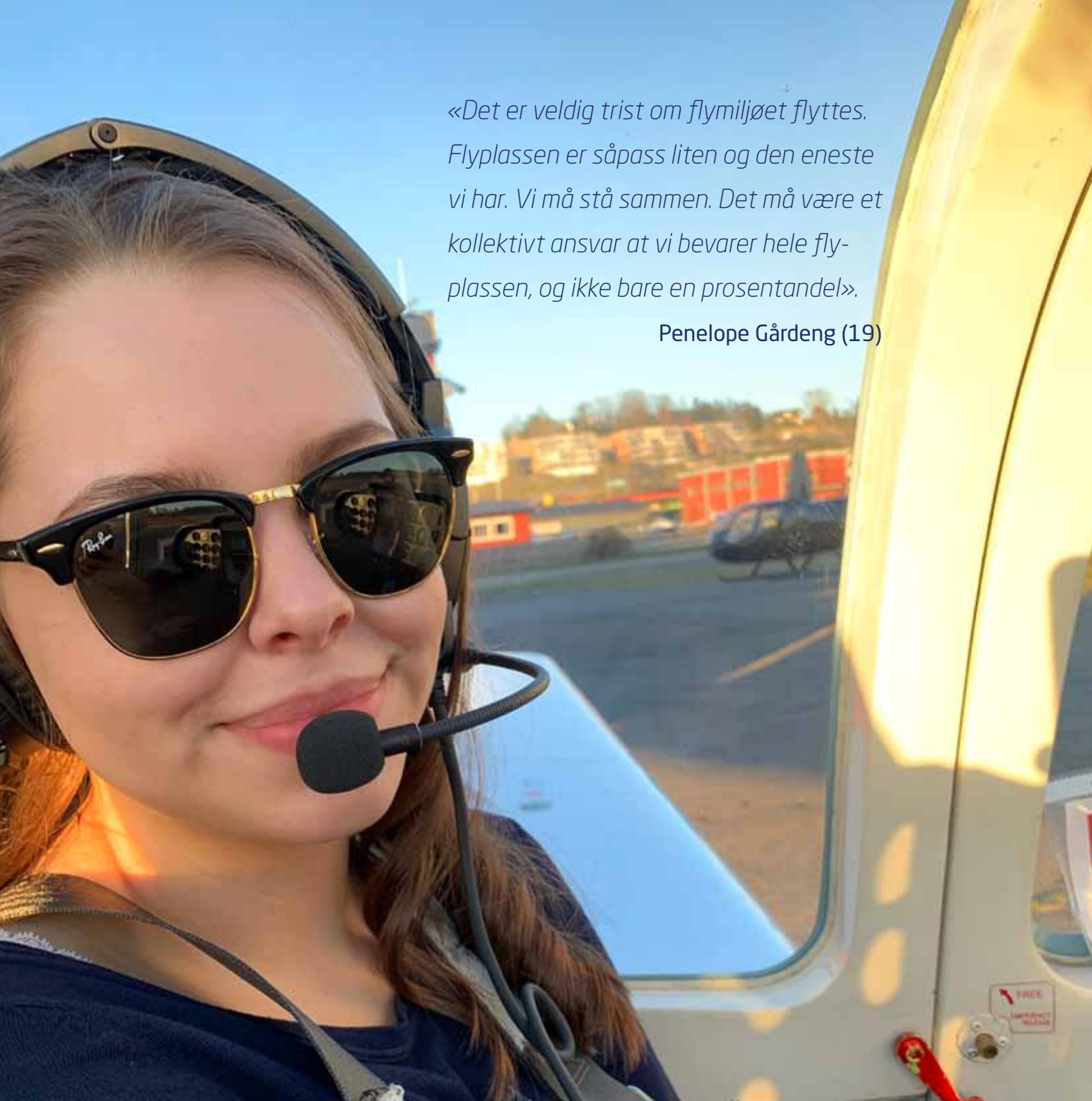
An aerial photograph showing the Kjeller flyplass (airport) in the foreground, with a long runway and taxiway. The surrounding area includes residential neighborhoods, green fields, and a large body of water (Kjellerfossen) in the background. The sky is clear and blue.

*Bli med på dugnaden
for Kjeller flyplass!*

► **Kjeller er luftfartens svar** på Holmenkollen, Eidsvollsbygningen og Akershus festning. Roald Amundsen var første flyelev på Kjeller i 1913-1914. Flyplassen er vår felles kulturarv, turistattraksjon og en verdifull infrastruktur for framtiden!

Riksantikvaren opplever stadige angrep på sine fredningsforslag for Kjeller. Vi trenger flere ambassadører som vil frede, bevare og videreutvikle Kjeller på flyplassens premisser. Sammen er vi sterkere. **Bli med i dugnaden** for å redde Kjeller - hele Norges flyplass!

*Vi trenger flere ambassadører som vil
frede, bevare og videreutvikle Kjeller
på flyplassens premisser. Sammen er vi
sterkere. Bli med i dugnaden for å redde
Kjeller - hele Norges flyplass!*



«Det er veldig trist om flymiljøet flyttes. Flyplassen er såpass liten og den eneste vi har. Vi må stå sammen. Det må være et kollektivt ansvar at vi bevarer hele flyplassen, og ikke bare en prosentandel».

Penelope Gårdeng (19)



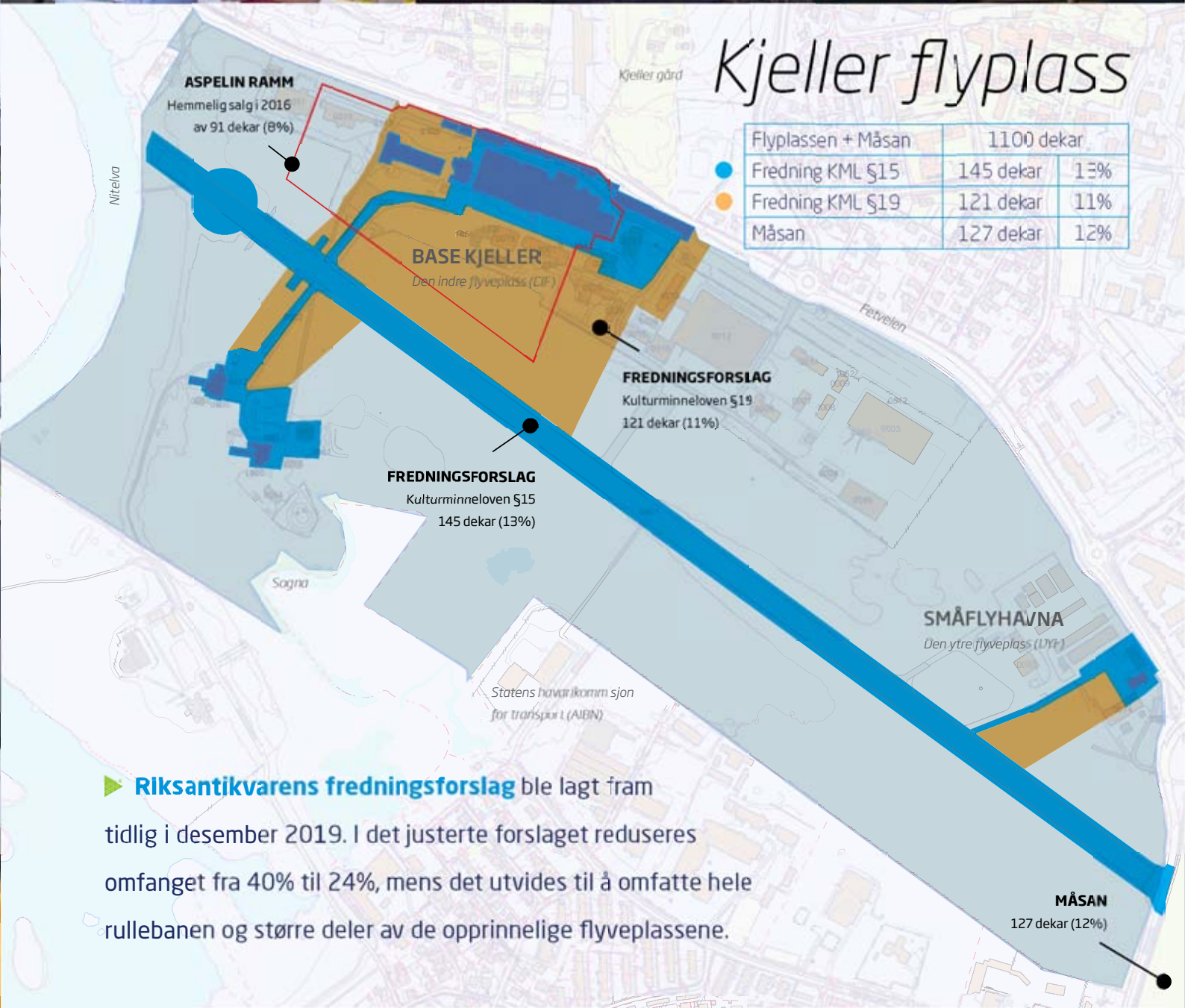
► **«Jeg har vokst opp med fly** siden jeg var tre måneder gammel. Luftfart har vært en viktig del av livet mitt, så jeg følte det var naturlig å fortsette i den retningen», forteller Penelope Gårdeng (19) som leder interimstyret for 'Kjeller - hele Norges flyplass' - en felles interesseorganisasjon for å bevare flyplassen. Hun tar privat sertifikat på Kjeller og vil utdanne seg videre som kommersiell pilot.

«Det er jobb som trafikkpilot som er drømmen [...] Jeg har aldri trivdes så godt i et miljø som på Kjeller. Det samler folk», sier Penelope, som kan bli blant de siste pilotene som utdanner seg på Kjeller. «Det er veldig trist om flymiljøet flyttes. Flyplassen er såpass liten og den eneste vi har. Vi må stå sammen. Det må være et kollektivt ansvar at vi bevarer hele flyplassen, og ikke bare en prosentandel».



Kjeller flyplass

Flyplassen + Måsan			1100 dekar
Fredning KML §15	145 dekar	13%	
Fredning KML §19	121 dekar	11%	
Måsan	127 dekar	12%	



► **Riksantikvarens fredningsforslag** ble lagt fram tidlig i desember 2019. I det justerte forslaget reduseres omfanget fra 40% til 24%, mens det utvides til å omfatte hele rullebanen og større deler av de opprinnelige flyveplassene.

[illegible]

*Bombet i 1940,
okkupert og utvidet*



*Bombet av USAF og
RAF i 1943 og 1944*





1943



1957



1968

► **Under 2. verdenskrig** ble Kjeller angrepet fire ganger av fly, hvorav tre bombeangrep. Flyplassen er som eneste sted i Norge blitt bombet av tre stormakter. Mange i USAF mistet livet under angrepet 18. november 1943: «**838 bombs were dropped** in something less than 15 minutes [...] When I saw the planes of my friends and comrades going down into the North Sea, burning and sinking, there was born

a vision I could not forget. [...] **I saw one bomber go down**, crash into the cold water, and break into parts and sink with no survivors. They were my friends of a day before who I had lived with, played with and joked with, ifølge Forrest S. Clark, som deltok i USAFs angrep på Kjeller i 1943. 69 omkom, mange norskamerikanere, da seks Liberator B-24 styrtet i havet eller ble skutt ned.

► **Etter krigen** ble Kjeller flyplass igjen et kraftsenter innen Luftforsvaret. 22. oktober 1949 landet Vampire B-AT som første jetfly i Luftforsvaret, dagen etter at ny rullebane i soilsement var ferdig anlagt og godkjent. 1. juni 1959 ble rullebanen forsterket og forlenget til 1600 meter. I 1975 ble rullebanen ytterligere utvidet til dagens lengde, som strekker seg fra Storgata til Nitelva.

Generalløytnant Odd Svang-Rasmussen var i mange år testpilot på Kjeller, både for helikopter og jetjagerfly. Sammen med Knut Kinne og flere ildsjeler på Kjeller tok han initiativet til å etablere Kjeller Flyhistoriske Forening, som ble stiftet 12. oktober 1994. **Kjeller er et eventyr.** Målet er å videreutvikle flyplassen som en unik opplevelsespark og verdifull infrastruktur for nye generasjoner.



► **«Turen var utrolig**, en episk reise, og fantastisk å kunne bringe en Spitfire til Norge, der formålet er å fly Wilhelm Mohr og de andre veteranene. Det er en spesiell opplevelse for meg. Takk til Matt (Jones) og Boulton [Flight Academy red.anm.] som gjør det mulig, forteller mangeårig testpilot for F-16 og F-35 på Kjeller, Eskil Amdal, nå testpilot i Airbus og Red Bull. **«Flyet har 1 750 hk** og er like bra å fly som

det er mulig å forestille seg. Det er vanskelig å finne ord, selv for en testpilot, for følelsene ved å fly maskinen er helt overveldende». **Foto av legendarisk flytekniker** Olav Kaasa (fra venstre bildet over) foran Spitfire TR.9 SM520 G-ILDA sammen med like legendariske Spitfirepiloter fra WW2, Annæus Schjødt d.y., Wilhelm Mohr og Rolf «Rolling» Kolling, før flygninger med Eskil Amdal 6. september 2014.



Kjellerdagen

2010



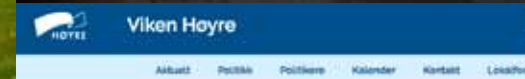
2011



2012



Kemble Cotswold



3 millioner til restaurering av Gloster Gladiator-fly



Tre millioner til historisk fly



Eiendomsutvikler gir en kvart million til Lillestrøm-attraksjon: - Jeg er ikke spesielt opptatt av fly



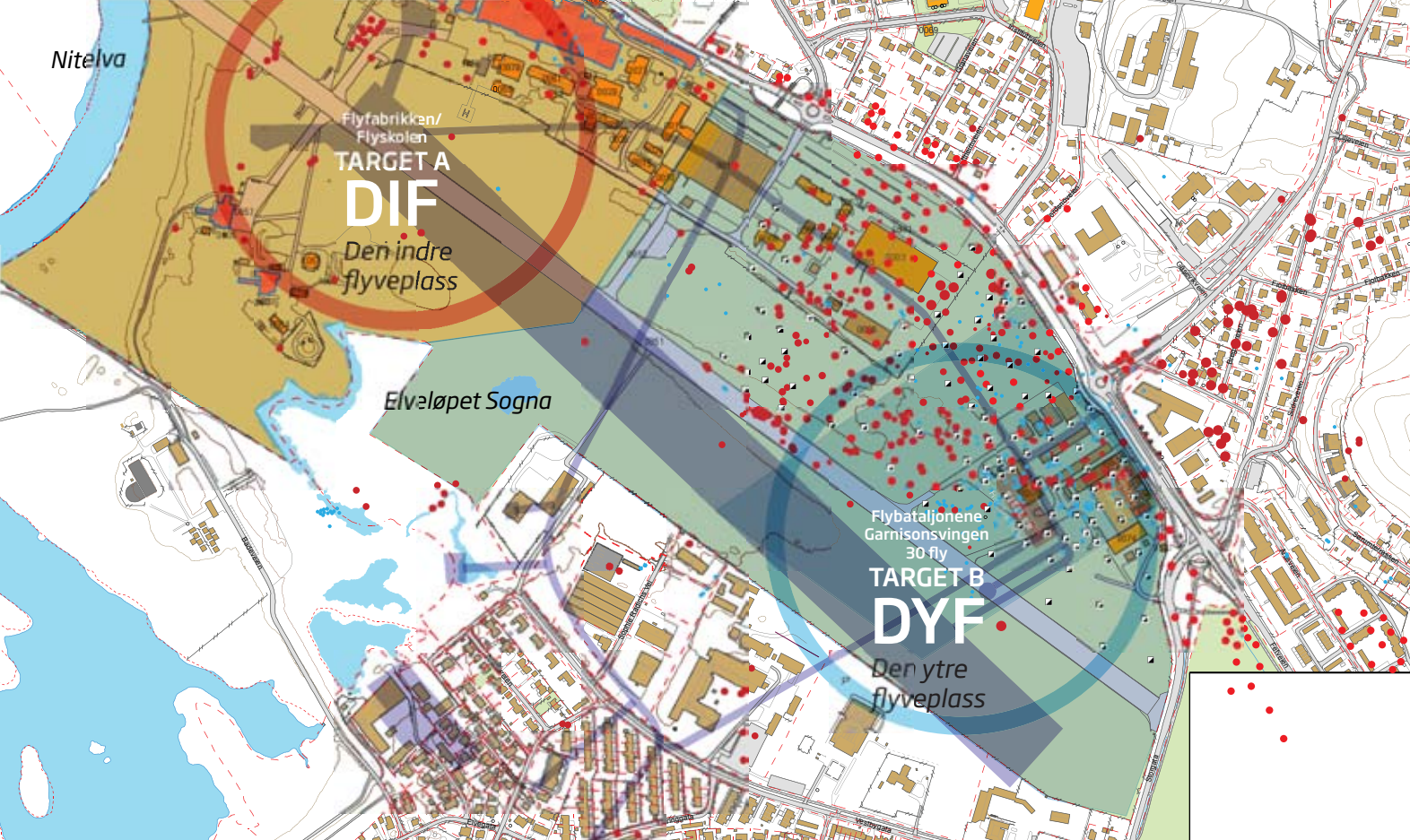
► **«Kronjuvelen i samlingen** av veteranfly på Kjeller, Gloster Gladiator får tre millioner kroner til restaurering i revidert nasjonalbudsjett. Det er Finn Terje Skyrud, leder i stiftelsen Gloster Gladiator 423 som tidligere har omtalt dette flyet som selve kronjuvelen i samlingen. Skyrud leder også stiftelsen Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK), som jobber iherdig for at Kjeller skal få et levende flyhistorisk senter når

flyplassen legges ned 2023. Blir det en realitet, vil nokså selvsagt denne juvelen bli et særs viktig innslag i samlingen», skriver journalist Helle Karterud i Romerikes Blad 16. juni 2020. **«Om lag ti millioner kroner** er kommet inn gjennom innsamlingsaksjoner, støtte fra Riksantikvaren, Forsvarsdepartementet, Sparebankstiftelsen og Olav Thon», sier Skyrud som anslår at flyet kan være ferdig i løpet av 2-3 år.

► **Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK)** har de siste årene vært i dialog og samarbeid med Skedsmo/Lillestrøm kommune for å utarbeide både en mulighetsstudie (2015-2016) og en konseptstudie (2018-2019). Krav og premisser fra kommunens side er holdt skjult, noe som er brudd med Plan- og bygningsloven. **Mulighetsstudien** ble helfinansiert med rundt 600000 kroner fra kommunen. Arbeidet til KFK

ble i stor grad gjennomført uten åpenhet og interne høringer i flymiljøet.

Da Akershus fylke sa nei til å delfinansiere Konseptstudien med 250000 kroner, inngikk KFK avtale med eiendomsutvikler Tor Taraldset, som i RB har applaudert planskissene til PKA Arkitekter og Myrseth AS hvor det er presset inn 6000 boliger på flyplassen. Like stort beløp ble bevilget fra tidligere Skedsmo kommune.



Kjeller flyplass bombet av tre stormakter:

 **1940**  **1943**  **1944**

DAGANGREP	9. april 1940 K Gr 100 Staffel 1 med Heinkel He 111 Bombet Flybataljonene/Hundremetern	DAGANGREP
DAGANGREP	18. nov. 1943 USAF bombeangrep med 78 B-24 Droppet 838 høyeksplosive 250 kg MP-bomber	DAGANGREP
MAKTANGREP	29. april 1944 RAF bombeangrep med 51 Lancaster Hver med 6 tonn bomber – droppet 270 tonn	MAKTANGREP

- Bombekrattere på foto fra 1946
- Mulige blindgjengere på foto fra 1946
- ☑ Teknisk søk etter eksplosiver/bomber/annet
FB utgraving av ca 100 sjakter uke 17 2019
- Omriss av lullebane og taksebaner under WW2

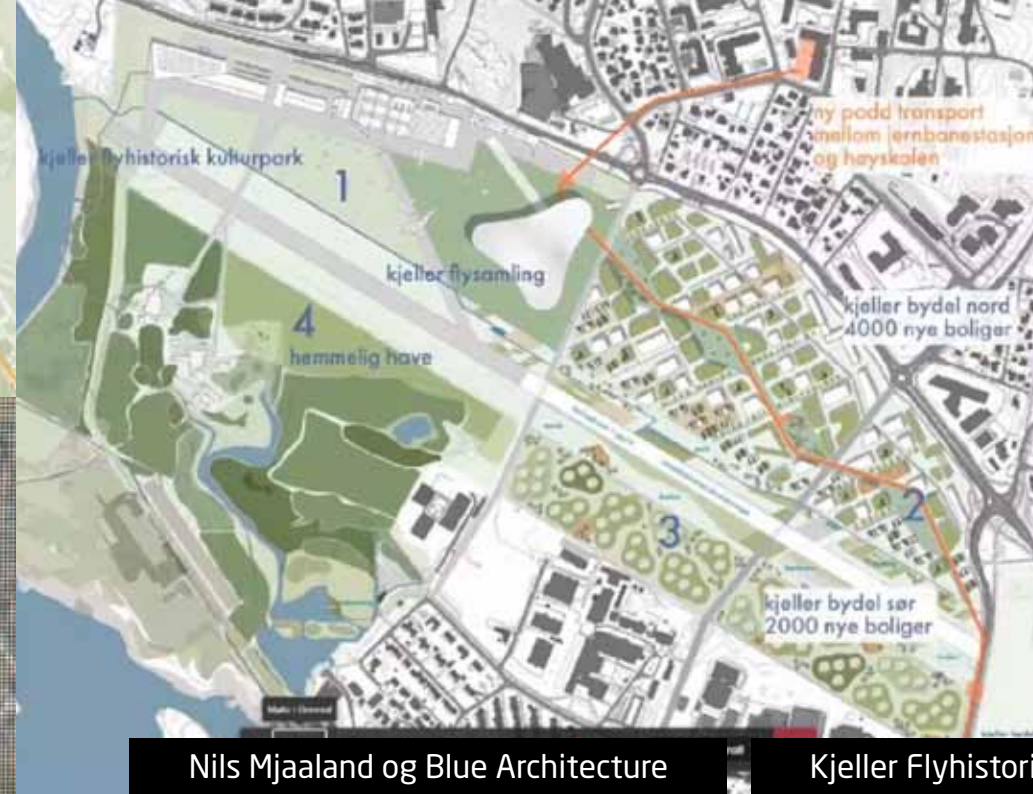
► **Den ytre flyveplass (DYF)** ble ekstra hardt rammet av bombeangrepene i 1940, 1943 og 1944. Her startet Hærens flyvevesen sin taktiske avdeling i 1917-1918, som seinere ble kalt Søndenfjeldske flyveavdeling og Flybataljonene med jagevinger, speidevinger og bombevinger.

Riksantikvaren (RA) har i **beskjeden grad** tatt med Den ytre flyveplass i sine fredningsforslag,

selv om RA har et spesielt fokus på krigsminner i sine planer. I 2019, 75 år etter bombeangrepene til RAF, sa PKA Arkitekter og Myrseth AS til Romerikes Blad at «**man kan bygge mye uten å ta hele flyplassen**» (se skissen over), etter et samarbeid med Stiftelsen Kjeller Flyhistoriske Kulturpark, som går inn for å «teppebombe» med boligblokker og viske ut halvparten av historiske Kjeller flyplass.



Aspelin Ramm



Nils Mjaaland og Blue Architecture



Kjeller Flyhistoriske Kulturpark

► **«Turbulens og vindskjær** kan påvirke avgangs- og landingsforhold. [...] Ny bebyggelse, tettere på rullebanen enn i dag, vil potensielt kunne endre turbulensforholdene på måter som har betydning for flyoperasjonene», forklarte Sigve Oftedal, avdelingsleder i SAFETEC under Webinaret til Formannskapet i Lillestrøm 10. juni 2020. SAFETEC har utført oppdrag for Aspelin Ramm.

«Avinor har en etablert praksis for sine luft- havner, med (bl.a) følgende «tommelfingerregel»

for når bebyggelse bør utredes for turbulens- effekter: Bygg som er høyere enn 1:35 av byggets avstand til rullebanen, målt vinkelrett på senter- linjen. Kriteriet tilsier at i en avstand fra senterlinje på 150 meter, må bebyggelse som er 4,3 meter eller høyere, utredes for turbulens. Tilsvarende 8,6 meter på 300 meters avstand», opplyste Oftedal. Hvis Avinors etablerte praksis skal følges, kan det hindre planlagt utbygging på Kjeller og innlegget til SAFETEC **vises ikke lengre på kommunens sider.**

► **«Hva er spesielt med Kjeller?** Jo, det er 100 år med sammenhengende flyhistorie. Levende fly- historie. Hvordan skal en ta vare på det? Vi har fått et par gode foredrag av innledere. Et nasjonalt luft- fartøyvernssenter på kulturminnet Kjeller, det er vi overbevist om at vil svare ut av de vedtakene som allerede er gjort. Vi har jobbet med saken i åtte år og hatt en god dialog med Skedsmo kommune, både administrasjonen og dere politikere», fortalte leder av KFK, Finn Terje Skyrud, i sitt foredrag.

Flyaktivitetene på Kjeller er også opphav til et av landets fremste teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøer, og det eneste med egen sentrumsnær allmennflyplass.

Nye hybrid-elektriske flysystemer vil forandre luftfarten. «For å ivareta og videreutvikle null- utslippsprogrammet etableres det en internasjonal arena/et senter i Norge for utvikling, testing og implementering av null- og lavutslipps-teknologi for luftfart», ifølge rapport fra Avinor/Luftfartstilsynet.



FLYDAGEN 2017



FLYDAGEN 2018



FLYDAGEN 2017



► **Rundturer med Dakota Norway** og nær opplevelse av Vampire og andre jetjagerfly kan bli en saga blott hvis Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK) får gjennomslag med sin mulighetsstudie og konseptstudie.

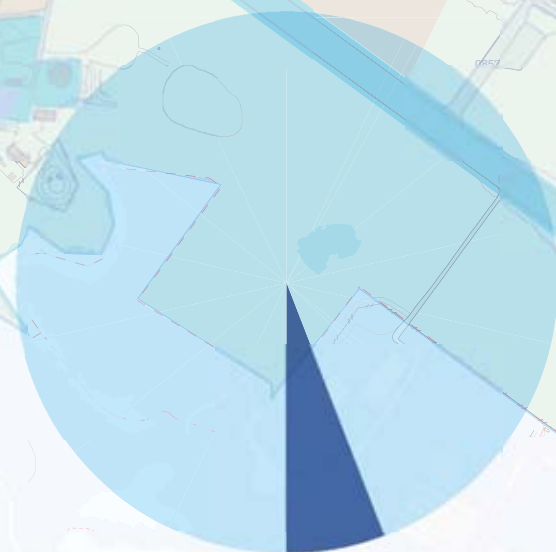
22. oktober 2019 var det 70 år siden Vampire B-AT landet som Luftforsvarets første jetjagerfly på Kjeller, dagen etter at den nye rullebanen i soilsement var ferdig anlagt og

godkjent, og innledet jetalderen på flyplassen. **Kjeller utgjør en sentral rolle** som base for tungt vedlikehold av flysystemer, med Vampire, F-84E/G Thunderjet, Lockheed T-33A T-bird, F-86F Sabre, F-86K Sabre, Northrop F-5A, CF-104/CF-104D Starfighter og F-16A Fighting Falcon under den kalde krigen. Jetalderen har preget Kjeller i over 70 av 108 år, men kan nå bli visket bort av KFK og Lillestrøm kommune.



► I 2016 uttalte ordfører Ole Jacob Flæten i Skedsmo kommune til RB at flymiljøet på Kjeller må finne seg i å flytte til andre flyplasser. 94 prosent av rundt 4000 personer var ikke enig og stemte ja til fortsatt flyplass, ifølge en spørreundersøkelse på FB som ble avsluttet 9. september 2018, på dagen et år før lokalvalget 2019.

Nei til flyplass?



6%

Ja til flyplass?



94%

► Hvordan kan vår enestående nasjonale luftfartshistoriske kulturarv på Kjeller best bevares? Holder det med en liten landingsstripe og 15 prosent av dagens flyplass-område? 1400 personer har i en spørreundersøkelse på FB i september 2018 gitt et klart svar. 95% av dem stemte ja for bevaring av hele Kjeller flyplass.

Ja til 15% bevaring av Kjeller flyplass?



5%

Ja til 100% bevaring av Kjeller flyplass?



95%



► **«Alle som er her i dag** er en del av det unike engasjementet for å bevare flyplassen. Jeg oppfordrer derfor alle til å fortsette og kjempe for flyplassen i tiden fremover. Vi har bare en sjanse. Når vi bruker Facebook, Instagram og Snapchat for å dele de fantastiske opplevelsene vi får her i dag, oppfordrer jeg dere til å bruke «hashtaggen» #bevarkjellerflyplass, sa generalsekretær

John Eirik Laupsa i Norges Luftsportforbund (NLF) under åpningen av Flydagen på Kjeller 3. juni 2018 (bildet over).

Det står i sterk kontrast til konseptstudien fra Kjeller Flyhistoriske Kulturpark (KFK), som åpner for at nær halvparten av flyplassen skal raseres og bygges ut, en studie NLF støtter.

Det kan virke som dobbeltkommunikasjon, hvilket neppe er heldig for NLF som forbund.

Akromiljøet i Norge er et av de fremste toppidrettsmiljøene innen norsk luftsport, og blitt en mentor i Skandinavia takket være stor innsats blant akropiloter og instruktører på Kjeller flyplass. Akrogruppen i Nedre Romerike Flyklubb (NRFK) har mye ære for suksessen bak Flydagen hvert år, i tett samarbeid med Veteranflygruppen NRFV.

Stadig nye piloter fra hele landet kommer til

Kjeller og til akrogruppen i NRFK for utdanning, trening og mestring. Det norske akromiljøet kan vise til en spennende progresjon i antall utøvere og resultater samtidig som sikkerheten er satt først på agendaen og godt ivaretatt.

Når NLF som forbund støtter konseptstudien til KFK som innebærer en reduksjon av rullebanen til 1000 meter, så settes ikke flysikkerheten først. Det er et dårlig signal for NLF å gi.



KJELLER

Hele Norges flyplass!



Kongsgården på Bygdøy+: 2190 dekar



Akershus festning: 200 dekar



Vigelandsparken+: 840 dekar



Odderøya i Kristiansand: 674 dekar



Ekebergslletta+: 1950 dekar



Kjeller flyplass: 1100 dekar



Furulunden i Mandal+: 1290 dekar

► **«Selvsagt freder vi Kjeller flyplass!»,** skrev tidligere Riksantikvar Jørn Holme i sitt leserinnlegg i Aftenposten 20. april 2018. To år senere er det langt fra like selvsagt. **«Riksantikvaren har ansvaret** for den statlige kulturminnepolitikken, deriblant fredning etter kulturminneloven. For at noe skal fredes må det ha nasjonal verdi, samtidig som ikke alle kulturminner og kulturmiljøer av

nasjonal verdi kan eller skal fredes. For Kjeller Flyplass arbeider vi for å sikre kulturhistoriske nasjonale verdier som representerer den over 100 år lange historien til stedet. For kulturhistoriske verdier som ikke er av nasjonal verdi, kan Plan- og bygningsloven være et hensiktsmessig virkemiddel for å sikre disse verdiene», opplyser seniorrådgiver Ingrid Melgård i Seksjon for fredning og verneplaner hos Riksantikvaren.

«Området er høyst aktuelt for utvikling. Hvordan utviklingen kan foregå samtidig som nasjonalt viktige kulturminneverdier ivaretas, har vi god dialog med de ulike aktørene om. Hva slags utvikling og eventuelt ny bruk som kommer på Kjeller i fremtiden er det kommunen som planmyndighet som avgjør. En fredning kan ikke diktere kulturminners eller kulturmiljøers bruk. Samtidig mener vi at en fredning ikke er

et hinder for en fremtidig utvikling, eller for fortsatt flyaktivitet», ifølge Ingrid Melgård. **Fredningsforslagene fra Riksantikvaren** er blitt angrepet fra Forsvarsbygg, Aspelin Ramm, Lillestrøm kommune, Institutt for Energiteknikk, Forsvarets Forskningsinstitutt og Kunnskapsbyen i Lillestrøm. Ifølge Romerikes Blad gir nå Riksantikvaren etter for presset og er villig til å frede mer etter bare Plan- og bygningsloven.



Erling Kjærnes, direktør for Forsvarets Museer, foran F-35A i hangar langs flight line hos Lockheed Martin på Fort Worth i Dallas.

F-35A Lightning II

«Vi trenger å bruke historien til å utdanne de beste soldatene, og samtidig gi befolkningen som målgruppe best mulig informasjon om Forsvaret».

FOTO: LOCKHEED MARTIN



NH90



Boeing Poseidon P-8



FOTO: FORSVARET



Leonardo AW101

► **«Det viktigste** er nok at folk ser fly i lufta, og at Forsvaret er tilstede på enda flere fly-show med enda flere fly. Opplevelsen av veteranfly i luften er helt spesielt, det gjør historien levende. Det å se og oppleve et veteranfly i luften er som å bli dratt inn i en tidsmaskin, den jevne duren av motoren tar deg raskt tilbake, kanskje til andre verdenskrig da verden så helt annerledes ut enn i dag».

«Luktene, lydene, alle sansene gjør at du lever deg inn i følelsen av det å fly. Flyene suser lavt over terrenget, noe som gjør opplevelsen helt unik. Denne type formidling kan du ikke få inne i et museum. Den må oppleves! Det er en historisk reise, et minne for livet og inspirer kanskje noen unge jenter eller gutter til å tenke at dette er noe de vil prøve selv», sier Erling Kjærnes, direktør for Forsvarets Museer.

«Forsvaret handler om noe mer enn operasjoner, høyteknologi og skarpe oppdrag. Det handler også om å forvalte en del av nasjonens kulturarv. Det handler om å bidra til å støtte opp om grunnleggende samfunnsverdier. Det handler om å ta vare på historien, og ikke minst, å vise den fram».

«Vi trenger å bruke historien til å utdanne de beste soldatene, og samtidig gi befolkningen

som målgruppe best mulig informasjon om Forsvaret, slik at de også kan tenke, forme og trekke sine egne konklusjoner om Forsvaret og samfunnet».

«Forsvarshistorien er en viktig del av vår nasjonale historie, og Forsvarets museer er samlet sett blant de seks mest besøkte museene i Norge med nesten 300 000 besøkende pr år», sier Kjærnes. (Flynytt 1/2018)



«Vår anbefaling er at Norge skal være en av hovedarenaene i verden for elektrifisering av luftfart»

Konsernsjef i Avinor, Dag Falk-Petersen



► **Kjeller kan bli et utstillingsvindu mot verden,**

som opplevelsespark og framtidspark med flyplass. Teknologi-, forsknings- og innovasjonsmiljøene på Kjeller er blant Norges fremste, og flyplassen kan bli exposenter og inspirasjonskilde i framtiden.

«**Kjeller er et eventyr**», fastslo Kunnskapsbyen Lillestrøm i forbindelse med 100-årsfeiringen for norsk luftfart i 2012.

Hvis Forsvaret trekker seg ut fra Kjeller, åpner det for nytenkning. Haller og hangarer for tungt

vedlikehold kan bli framtidens opplevelsespark for profilering av Romerike og Norge, med plass til utdanningssentre og forskningsentre for framtidens luftfart og nye former for mobilitet.

Avinor og Luftfartstilsynet har på oppdrag fra Samferdelsdepartementet utarbeidet et forslag til program for innfasing av elektrifiserte fly i Norge. «Vår anbefaling er at Norge skal være en av hovedarenaene i verden for elektrifisering av luftfart», sier Dag Falk-Petersen, konsernsjef i Avinor.



«Det er behov for et forsterket nettverk av småflyplasser rundt Oslo og andre større byer i Norge».

Konsernsjef i Avinor, Dag Falk-Petersen



► **Luftfarten er kommet for å bli.** Våre politikere bør tenke seg godt om før de raserer nasjonal infrastruktur som er bygget opp over 100 år.

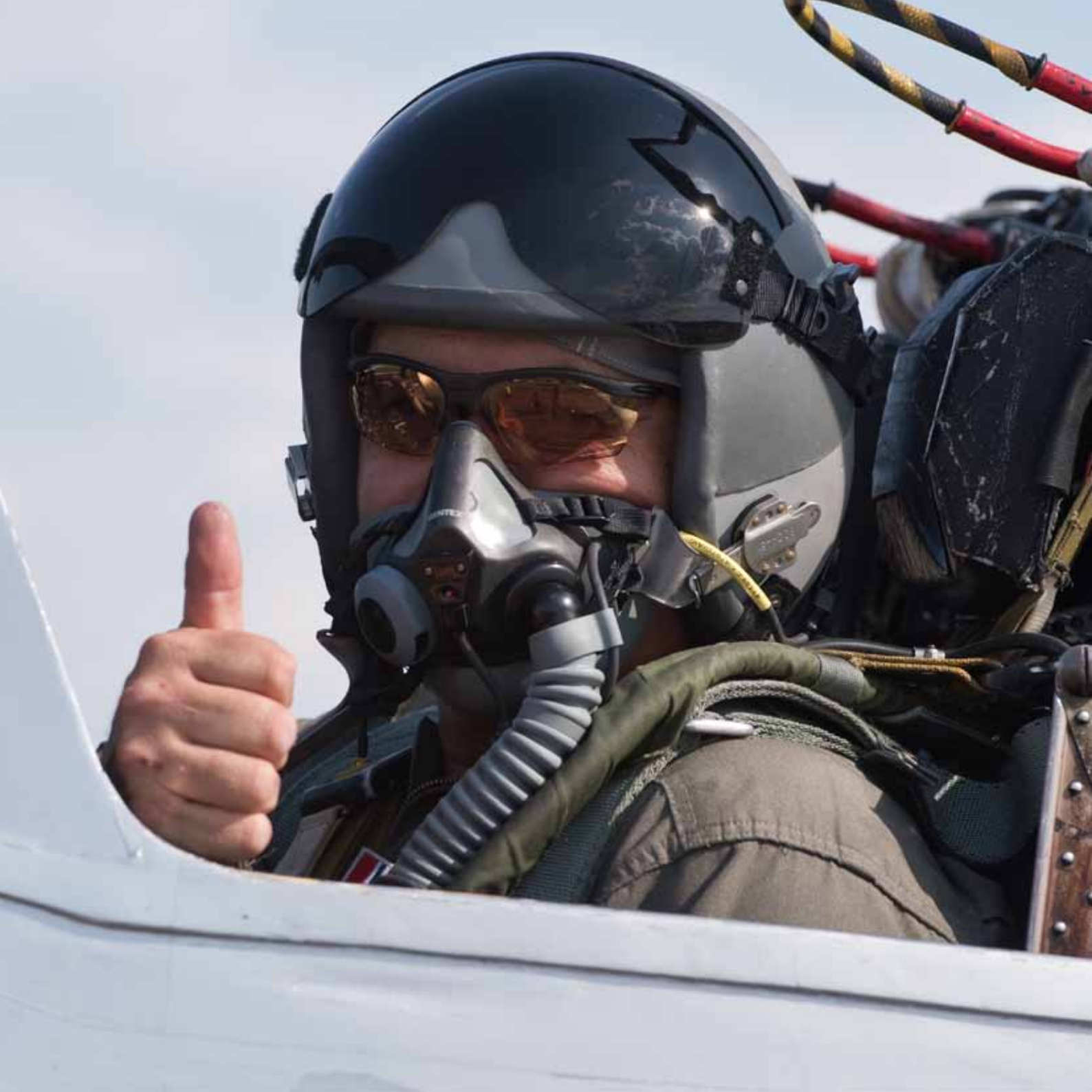
Kjeller flyplass kan bli spydspiss i «et forsterket nettverk av småflyplasser rundt Oslo og andre større byer i Norge», som vi trenger i framtiden, ifølge konsernsjef Dag Falk-Petersen i Avinor.

Nye hybrid-elektrifiserte flysystemer kan i stor grad endre samfunnet vi lever i, og sammenlignes med utviklingen som følge av Internett.

På samme måte som Roskilde flyplass er en avlastning til Kastrup, kan Kjeller bli en viktig hub og avlastning til Gardermoen også i framtiden.

Kjeller flyplass har en lokalisering mellom Oslo og Gardermoen nær offentlig transport, med stort potensial innen kulturturisme, reiseliv, transport, nye former for mobilitet, beredskap og sikkerhet.

Dette er argumenter for å bevare, frede og videreutvikle Kjeller på flyplassens premisser, for våre neste generasjoner.



«Kjeller flyplass kan bli og skal bli et nasjonalt og internasjonalt fyrtårn knyttet til norsk luftfarthistorie».

Per Harald Grue i Norges Kulturvernforbund

► **«Kjeller flyplass kan bli og skal bli** et nasjonalt og internasjonalt fyrtårn knyttet til norsk luftfarthistorie», sa styreleder Per Harald Grue i Norges Kulturvernforbund under åpningen av Flydagen på Kjeller 3. juni 2018.

«Kulturarv er viktig - det skaper tilhørighet og identitet - og det ser vi også her. Det er i dag et godt samarbeid med de andre flymuseene - med Norsk Luftfartsmuseum i Bodø, Flyhistorisk Museum på Sola og Forsvarets Flysamling på Gardermoen.

Men det er noe eget ved å se flyene i lufta. Det formidler historie på en helt annen måte, det bidrar til opplevelser og skaper begeistring.

Her på Kjeller er det et levende luftfartsmiljø - med en helt unik kompetanse og entusiasme.

Vi i Norges Kulturvernforbund støtter opp om det arbeid flymiljøet her gjør for å ta vare på og videreutvikle Kjeller flyplass som en sentral institusjon i norsk kulturvern», opplyser Per Harald Grue i Norges Kulturvernforbund.



► **Samfunnet vi lever i er i endring.** En nedbygging av eksisterende flyplasser i Norge vil gjøre hele samfunnet mer sårbart.

Rapporten fra Avinor og Luftfartstilsynet om elektrifisering av norsk luftfart «skal sammen med blant annet NOU 2019:22 «Fra statussymbol til allemannseie - norsk luftfart i forandring» og rapporten «Teknologi for bærekraftig bevegelsesfrihet og mobilitet» fra Ekspertutvalget for teknologi og fremtidens transportinfrastruktur

levert 27.06.19, inngå som grunnlag for omtale av elektrifisering av luftfarten i Stortingsmeldingen om NTP 2022-2033 som legges frem våren 2021», ifølge Regjeringen.

Kjeller flyplass ble anlagt som forsvarsverk i 1912, syv år etter unionsoppløsningen med Sverige. Over 100 år seinere kan nettopp Kjeller flyplass bidra til å knytte nasjoner sammen, innen reiseliv, transport og ny mobilitet til og fra resten av Skandinavia og Europa.



Hege Andresen (Sp)

Thor Christian Grosås (Sp)

Ann-Kristin Fiskerud (Sp)

Eline Stangeland (MDG)

Tore Berg (Folkets Røst)

► **«Oppsummert vil vi be om** en ny sak om luftfartøyvernssenter og byutvikling i samspill med fly i lufta. Vi inntar en grunnleggende positiv holdning til Riksantikvarens fredningsprosess, og vi løfter kulturverdiene på Måsan», sa varaordfører Thor Grosås under møtet til Formannskapet i Lillestrøm 26. august 2020. **«Flyhistorien på Kjeller** skal ivaretas som et levende kulturminne. Det skal søkes å etablere

et luftfartøyvernssenter og flystripe for bruk av veteranfly, samtidig som man ivaretar samfunnssikkerhet og folkehelse. Kommunedirektøren bes legge fram en sak som belyser følgende; hvilke bidrag et luftfartøyvernssenter gir til byutviklingen, hvilke volumer med boliger og næring som kan kombineres med tilstrekkelig areal til Luftfartøyvernssenter og tilstrekkelig areal for flystripe for veteranfly».

► **«Så er det den dyrka marka** som omgir stripa i dag, som er ganske mye, som må tas vare på fordi den representerer matsikkerhet for de som kommer etter oss», sa Eline Stangeland i MDG under møtet til Formannskapet i Lillestrøm kommune. «I tillegg til det, er vi opptatt av **den unike flyhistorien på Kjeller**. Den skal tas bare på, og vi tror det gjøres best ved vern gjennom bruk og vi enige i at dagens flystripe forblir operativ slik at veteranflyene kan ta av og lande. Jo mer

jeg tenker på det, jo sikrere blir jeg. For valget er ganske enkelt, for det står mellom en enorm plass med ikke så unike boligblokker og bevare en unik kulturhistorie og en særegen attraksjon. Bevaring av en tilstrekkelig del av rullebanen vil også muliggjøre framtidige forsøk med elektriske småfly og transport». «En ting er ihvertfall sikkert. Sier vi nei til fly og grøntarealer nå, så **er det irreversibelt**. Når betongen har størkna, er det for seint å angre seg».

Kjartan Berland (H)



Jørgen Vik (Ap)



Heidi Westby Nyhus (Ap)



Anette Carnarius Elseth (FrP)



Lisbeth Gamre Skulstad (KrF)



Boye Bjerkholt (V)



► **«For Høyre er det viktig** at vi får til en god byutvikling og får byutviklet området samtidig som vi tar vare på den viktige historien på Kjeller flyplass. Kommunedirektøren har lagt fram en omfattende og god sak, men det er et punkt vi savner og det er en vurdering og kvalifisert vurdering om det i det hele tatt er mulig å ha flytrafikk og aktiv flygning kombinert med at en bygger ut området

i byutviklingsøyemed», sa gruppeleder Kjartan Berland (H) under formannskapsmøtet.

«Det er mange måter å ta vare på historien på, den viktige flyhistorien. Men vi ønsker også å se hvilke mulighet har vi for å kombinere byutvikling kombinert da med aktive fly, altså aktiv flyaktivitet i området, av viktigheten av å få en ROS-analyse (Risiko-og sårbarhets-analyse) på plass», uttalte Kjartan Berland.

► **«Kjeller er mulighetenes sted**, og det jeg opplever nå med forslaget som er fremmet av posisjonspartiene, så er de mulighetene i ferd med å forspilles. På Kjeller har vi mulighetene til å bygge en helt ny grønn bydel, og vi kan utvikle boliger, vi kan utvikle næring, vi kan legge til rette for vekst for Forskningsparken og bedrifter som springer ut fra forskningen. Vi kan få til en bærekraftig byutvikling med verdensledende forskningsmiljøer som ligger rett ved og som kan hjelpe oss med å utvikle en kli-

mavennlig, moderne bydel som kan være et eksempel og vise Norge og verden hvordan vi kan utvikle byer i framtiden», sa Boye Bjerkholt (V).

Uttalelsene er stikk i strid med hva gruppeleder for Venstre i Viken fylkeskommune, Ole Andreas Lilloe-Olsen kan fortelle i et leserinnlegg i Romerikes Blad 27. august 2020; «Venstre har en nullvisjon for nedbygging og ønsker å stanse både samfunnets og næringens egen omdisponering av dyrket og dyrkbar mark mest mulig».



► **Formannskapets innstilling 26. august 2020**

Følgende føringer legges til grunn for fremtidig utvikling av Kjeller flyplassområde:

1. Mål for den videre plan- og designprosessen:

a. Region by: Lillestrøm by skal være sentrum på Romerike. Byen er en viktig motor i utviklingen av Lillestrøm kommune, men også av regionen som en helhet. Kjeller vil være en ny, viktig bydel i Lillestrøm.

b. Nullvekstmålet: All vekst i persontransport skal tas med kollektiv, sykkel og gange.

c. Kvalitet: Lillestrøm kommune skal ha en attraktiv region by, der Kjeller bydel skal fremstå som et forbilde innen klimavennlig og bærekraftig byutvikling.

► **2. det etableres en variasjon** av bolig-typologier innen kvartaler eller nabolag over hele området, fordi dette sikrer varierte befolkningsgrupper og gir sosial bærekraft.

Høyder bør ligge i området 3-8 etasjer, noe lavere og høyere enkelte steder. Ved å kombinere høyere bebyggelse med lavere bygningstypologier, vil skalaen bli mer menneskelig og det kan etableres gode offentlige rom. Bygninger og de offentlige

rommene må tilpasses i skala, høyde og tetthet slik at omgivelsene og de offentlige rommene blir gode å oppholde seg i. Restarealer bør unngås.

Det bør stilles strenge krav til estetikk og klimavennlig byggeri, med et stort innslag av tre og fornybare energikilder.

For at området skal være attraktivt for nye innbyggere må det sikres tilstrekkelige og gode private og felles uteoppholdsarealer.



► **3. Det må settes** av tilstrekkelig areal av kommunal og sosial infrastruktur i et forhold som samsvarer med ambisjon for boligbygg. Kommunen bør vurdere om det finnes kommunale behov som ikke dekkes i Lillestrøm by i dag, som kan dekkes på Kjeller. Før planprogram til offentlig ettersyn/

arkitektkonkurranse utarbeider kommuneadministrasjonen en utredning av behov for kommunal og sosial infrastruktur basert på føringer fra foreliggende sak. Kommuneadministrasjonens forslag til kommunal og sosial infrastruktur vil da komme til politisk behandling gjennom behandling av planprogram.

► **4. Minst 30% av arealene på Kjeller** bør avsettes til grønne formål. Det etableres en blågrønn ring, som kan bidra i overvannshåndtering, og skape et attraktivt turveinnett rundt Lillestrøm by.
Grønnstrukturen må inneholde nok områder tilrettelagt for barns lek, nok balløkker og

aktivitetsområder. Grønnstrukturen bør ha varierte områdetyper, fra naturområder, til parker og idrettsområder.
Det anbefales også å ivareta gjennomgående grønne forbindelser mellom Lillestrøm, over Kjeller og nord for rv. 22. Måsan har en spesiell verdi, og skal bevares.



► 5. Kommunedelplanen må legges til rette

for å videreutvikle Kjeller som område for verdensledende forskningsmiljøer med areal for nye etableringer og kunnskapsbedrifter. Kunnskapsnæringen bør lokaliseres mest mulig konsentrert. Det bør etableres et lokalsenter sentralt i byutviklingsområdet, med lokalsenterfunksjoner, handel og service for et lokalt marked, ikke i konkurranse med regionbyens tilbud. ABC-prinsippene for lokalisering tilsier at arbeidsintensive arbeidsplasser bør lokaliseres

nærmest mulig kollektivknutepunkter, i hovedsak bør slike bedrifter derfor etableres nærmere Lillestrøm stasjon. Bedrifter som etablerer seg på Kjeller må utformes og passe inn i en bystruktur. Næring på Kjeller bør etableres langs Rv 22, og kunne fungere som en skjerm mot byutviklingsområdene i sør. Kjeller er et område som vil bygges ut over lang tid. Det kan være fremtidsrettet å sette av en viss andel areal til «uforutsette» formål.

► 6. Flyhistorien på Kjeller skal ivaretas

som et levende kulturminne. Det skal søkes å etablere et luftfartøyvernssenter og flystripe til bruk for veteranfly samtidig som man ivaretar samfunnsikkerhet og folkehelse. Kommunedirektøren bes legge frem en sak som belyser:

- Hvilke bidrag et luftfartøyvernssenter kan ha til byutviklingen
- Hvilke volumer med næring og bolig som kan kombineres med tilstrekkelig areal til luftfartøyvernssenter og tilstrekkelig areal flystripe for veteranfly,
- Økonomien knyttet til etablering og drift av luftfartøyvernssenter, herunder blant annet muligheter for statlig bidrag, kommunalt bidrag og bidrag gjennom utbyggingsavtale.



► **7. Lillestrøm kommune ser positivt** på Riksantikvarens pågående prosess knyttet til mulig fredning av deler av området, og understreker viktigheten av at området bevares

gjennom aktiv bruk. Omfanget av fredning og hvordan mulighetene knyttet til en fredning kan realiseres avklares i den videre prosess.

► **8. Mobilitet på Kjeller bør basere** seg på nullvekstmålet, og trafikksystemet må utformes ut fra prinsipper som sikrer lav bilandel. Utviklingen på Kjeller bør basere seg på eksisterende veinett, utvidet med kollektivfelt og flere kryss på rv. 22 og den nordlige del av Storgata. Det etableres ikke nye kjøre-

veier for privatbil mellom Kjeller og Volla. Det etableres gode gjennomgående gang- og sykkelforbindelser. Virkemidler fra tiltakspakke for grønn mobilitet på Nedre Romerike benyttes for å redusere 33 trafikkbelastningen på rv. 22 gjennom Kjeller. Det bør arbeides for forlengelse av baneløsning til Kjeller på sikt.



► **9. Det legges opp til en bred** med-
virkningsprosess for å involvere alle interesser
og interesser i utviklingen av Kjeller

flyplassområde for å ivareta demokratiske
prinsipper med hensyn til åpenhet, innsyn
og involvering.



Heidi Westby Nyhus (Ap)



Kjartan Berland (H)



«Og vil understreke at **den store diskusjonen går på fly eller ikke fly på Kjeller**. Vi har et håp om og mener at det skal kunne være mulig med en kombinert løsning, men utredningene er ikke gode nok på det slik saken ligger», sa gruppeleder for Lillestrøm Høyre, Kjartan Berland, i Formannskapetets møte.

► **«Jeg opplever, ordfører,** at det er punkt 6 som kanskje er det store punktet med hensyn til luftfartøyvernsenter og mulighet for fortsatt flyaktivitet, i tilknytning til det. Og der er det litt ulike forslag som ligger, og der, ordfører, når ikke partiene, eller en ikke har klart å samordne mer enn det som ligger der», sa gruppeleder Kjartan Berland (H), som framsto som reven i hønsegården under Formannskapetets møte.

«Så min oppfordring, ordfører, er jo at i allefall at posisjonspartiene bør vurdere om de ønsker å tilnærme seg noe andre parti for å se om en får et bredest mulig flertall for retningsvalgene. Så kan det være noen nyanser i dette. Men det er en oppfordring som jeg vil kaste ut». Gruppeleder for Lillestrøm Ap, Heidi Westby Nyhus, nøyte ikke med å åpne opp grinda for Kjartan Berland og Høyre.

► **«Og vil understreke** at den store diskusjonen går på fly eller ikke fly på Kjeller. Vi har et håp om og mener at det skal kunne være mulig med en kombinert løsning, men utredningene er ikke gode nok på det slik saken ligger», hevdet Berland. **«Jeg registrer akkurat som Berland** at mange av forslagene drar oss i samme retning og jeg vil returnere hans spørsmål til posisjonen. Er Høyre beredt til å samsnakkes med posisjonen for å finne en minnelig løsning som alle kan være enige om på

punkt 6?», sa Heidi Westby Nyhus i sin replikk. **«Ja, ordfører, det er Høyre,** og det var Høyre klare for på forrige tirsdag når vårt utspill til forslag ble sendt, til både Arbeiderpartiet og Senterpartiet. Men det er først nå i debatten, under behandlingen av saken i Formannskapet, at de andre partiene er kjent med hva Arbeiderpartiet og Senterpartiet sammen med KrF og SV ønsker å legge på bordet. Men vi er åpne for dialog i de to ukene vi har til kommunestyret», repliserte Kjartan Berland.



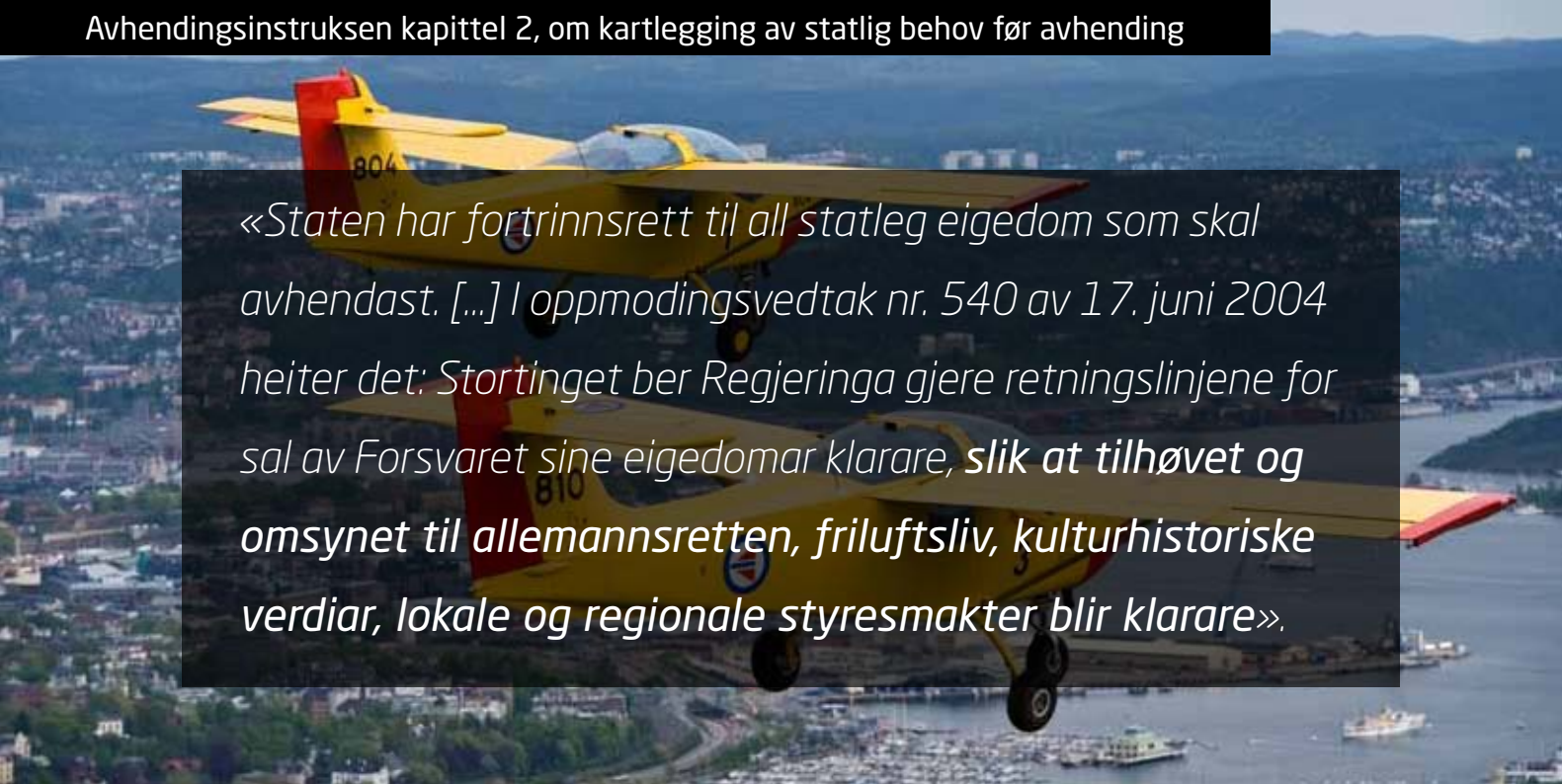
«I mangel på nærmere dokumentasjon eller alternative løsninger for luftfarten er Luftfartstilsynet av den oppfatning at det mulige resultatet av planforslaget er uheldig for norsk luftfart.»

► **Luftfartsdirektør** Stein Erik Nodeland kom med klar tale i et innspill 9. januar 2015 og advarte sterkt Skedsmo kommune om innholdet i kommuneplanen for 2015-2026; «I et flysikkerhetsperspektiv er det nødvendig med kompetanse. Ved Kjeller er allmennflyaktiviteten veldig konsentrert og man har et stort fagmiljø som anses viktig med tanke på å utvikle kompetanse og å dyrke en god sikker-

hetskultur. Legges Kjeller flyplass ned er det sannsynlig at deler av det eksisterende miljøet løses opp og at kompetanse kan forsvinne. Dette er ugunstig i et flysikkerhetsperspektiv». «**Det nasjonale flysikkerhetsorganet** er krystallklar i sin tale og kaller det uheldig med flere negative konsekvenser hvis Kjeller reguleres bort i en fremtidig kommuneplan», skriver Martin Nilsen i Flynytt nr 1 2015.

► «**Kjeller flyplass** representerer en alternativ landingsplass for hovedstaden under operative nødsituasjoner», skriver Luftfartstilsynet i sitt innspill. «**Å anlegge en ny flyplass** er en stor og tidkrevende prosess, og kan vise seg å være bortimot umulig. Forsøket med å få etablert en ny allmennflyplass på Østlandet etter at Fornebu ble lagt ned strandet. Det er derfor viktig at det gis tilstrekkelig tid for omstilling før en viktig flyplass legges ned». «I mangel på nærmere dokumentasjon eller

alternative løsninger for luftfarten er Luftfartstilsynet av den oppfatning at det mulige resultatet av planforslaget er uheldig for norsk luftfart». «**Per i dag eksisterer Kjeller flyplass**, og den har en svært viktig funksjon for allmennflygingen. Dels nasjonalt og i vesentlig grad regionalt». «**Etter Avinors syn bør Kjeller flyplass** opprettholdes til en god erstatning for dette miljøet er på plass», uttaler konsernsjef Dag Falk-Petersen og konserndirektør Jon Sjølander i 2014. (Flynytt 1/2015)



«Staten har fortrinnsrett til all statleg eigedom som skal avhendast. [...] I oppmodingsvedtak nr. 540 av 17. juni 2004 heiter det: Stortinget ber Regjeringa gjere retningslinjene for sal av Forsvaret sine eigedomar klarare, **slik at tilhøvet og omsynet til allemannsretten, friluftsliv, kulturhistoriske verdier, lokale og regionale styresmakter blir klarare**».

► **Avhendingsinstruksen** Kongelig resolusjon av 19. desember 1997 Instruks om avhending av statlig eiendom m.v;

«Kapittel 2 Fullmakter til avhending

2.1 Fullmakter

Avhending av fast eiendom i statlig eie skal skje etter fullmakt gitt av Stortinget, jf. Grunnlovens § 19. Fullmakt kan enten gis som en generell fullmakt eller som en spesiell

fullmakt i hvert enkelt tilfelle.

Avhending skal skje til markedspris dersom ikke annet er bestemt av Stortinget. Forslag om avhending som gave eller til underpris skal forelegges Finansdepartementet før det fremmes for Stortinget.

Før avhending finner sted skal departementene, den aktuelle fylkesmann og Statsbygg forespørres om det er statlig behov

for eiendommen. Slik forespørsel kan unnlates hvis det åpenbart ikke er statlig behov for eiendommen. Foreligger det et dokumentert statlig behov for eiendommen, må den ikke avhendes uten Finansdepartementets samtykke.

Ved avhending av eiendommer med bygg som er eldre enn 50 år, skal Riksantikvaren varsles i god tid før avhending for å få vurdert

spørsmålet om bevaringsverdi. I spesielle tilfeller kan Riksantikvaren fastsette annen tidsgrense. Forutsatt at saken er tilstrekkelig dokumentert, skal Riksantikvaren svare innen **4 uker**».

<https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/avhendingsinstruksen/id106661/>





Norske Equator XCursion



«Det er behov for et forsterket nettverk av småflyplasser rundt Oslo og andre større byer i Norge».

Konsernsjef i Avinor, Dag Falk-Petersen



► **«Vi står foran en revolusjon** og ikke en evolusjon lenger, sier Dag Falk-Petersen i Avinor om utviklingen av elektriske og hybride fly. I framtiden ser han behov for et forsterket nettverk av småflyplasser rundt Oslo og andre større byer.

Argumenter mot flyplasser er jo støy, lokale utslipp i form av sot og eksos, det globale temaet med klima. Hvis alt dette finner sin løsning, vil det aktualiseres å lage et forsterket nettverk av mindre flyplasser rundt Oslo og andre større byer, men det

er et stykke fram, sier Dag Falk-Petersen.

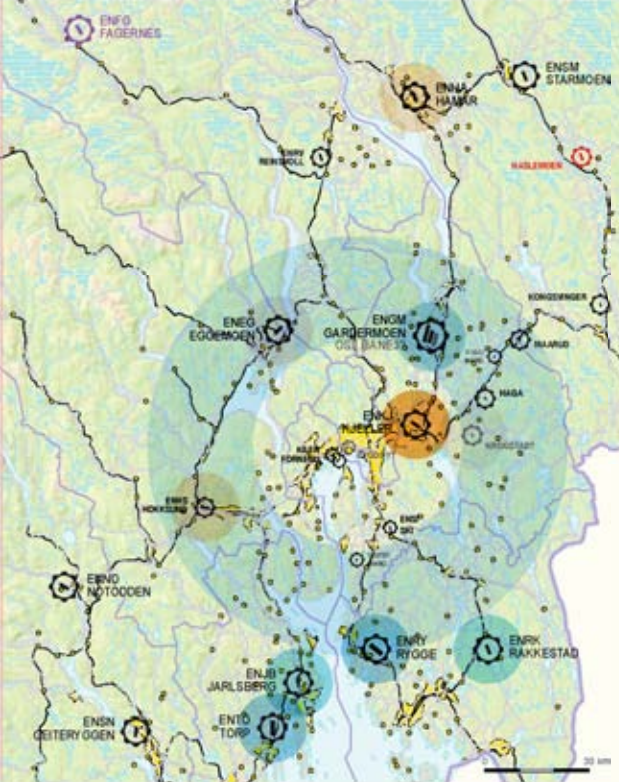
«Jeg tror at i de tiårene som kommer, så vil hovedutviklingen skje på Gardermoen. Det er den som er en bærer av volumene, men hvis en skal planlegge en mindre flyplass, for å avlaste, så må planleggingen starte nå. Vi har jo noen flyplasser rundt Oslo som kan ta en slik form for trafikk, uten at det er utnyttet maksimalt. Det som er i ferd med å skje er elektrifisering av småflyene, som vil kunne bidra til at det blir lettere å få til dette».

► **Han understreker at uttalelsene** er hans egne betraktninger og ikke basert på studier hos Avinor. **«Vi får et redusert støybilde,** lavere vedlikeholdskostnader, enklere fly og det blir mer folkelig igjen. Barrierene blir bygd ned. Det kommer til å være en oppblomstring».

«Innen modellflygningen er det svært få som i dag flyr med stempelmotorer. Det vi ser er elektriske små modellfly, som gjør det veldig enkelt. Du kan ta med et par ekstra batterier, og så er du

i gang og har en fin formiddag. Det samme tror jeg vil skje på småflysiden. Det vil bli lettere å ha fly enn det vi har vært vant til».

Med elektriske og hybride flytyper med moderne avionikk og reduserte kostnader, kan det forventes en ytterligere oppgang i flyaktivitetene i årene framover. «Alt som trengs er å plugge seg inn i en kontakt. Det er noe helt nytt. Jeg ser lyst på framtiden», sier Dag Falk-Petersen. (Flynytt 3/2017)



► **«Ikke alle vet** at Hærens flyvevesen kom i gang i 1912-1913 i privat regi, godt hjulpet av Norsk Luftseiladsforening, forløper til Norges Luftsportforbund (NLF), i oppstarten av det som i dag utgjør forsvarsgrenen Luftforsvaret og norsk luftmakt. I 1909 avviste Stortinget to forslag til bevilgninger for studier av flyveteknikk, trening av piloter, investeringer og drift av norsk militær flygning.

Riksantikvarens fredningsforslag for Kjeller åpner for nye planer for flyplassen. Med opplevelsespark kan Kjeller utvikles til å bli Romerikes store turistattraksjon. «Roald Amundsen var en kunnskapsrik og eventyrlysten mann som sprengte grenser. Dagens skoleelever trenger disse egenskapene for å kunne lykkes i framtidens samfunn», sier lærere ved Kjeller skole og kunnskapssenter.

Et kraftsenter uten Forsvaret

► **Opplevelsespark**

► **Veteranflysenter**

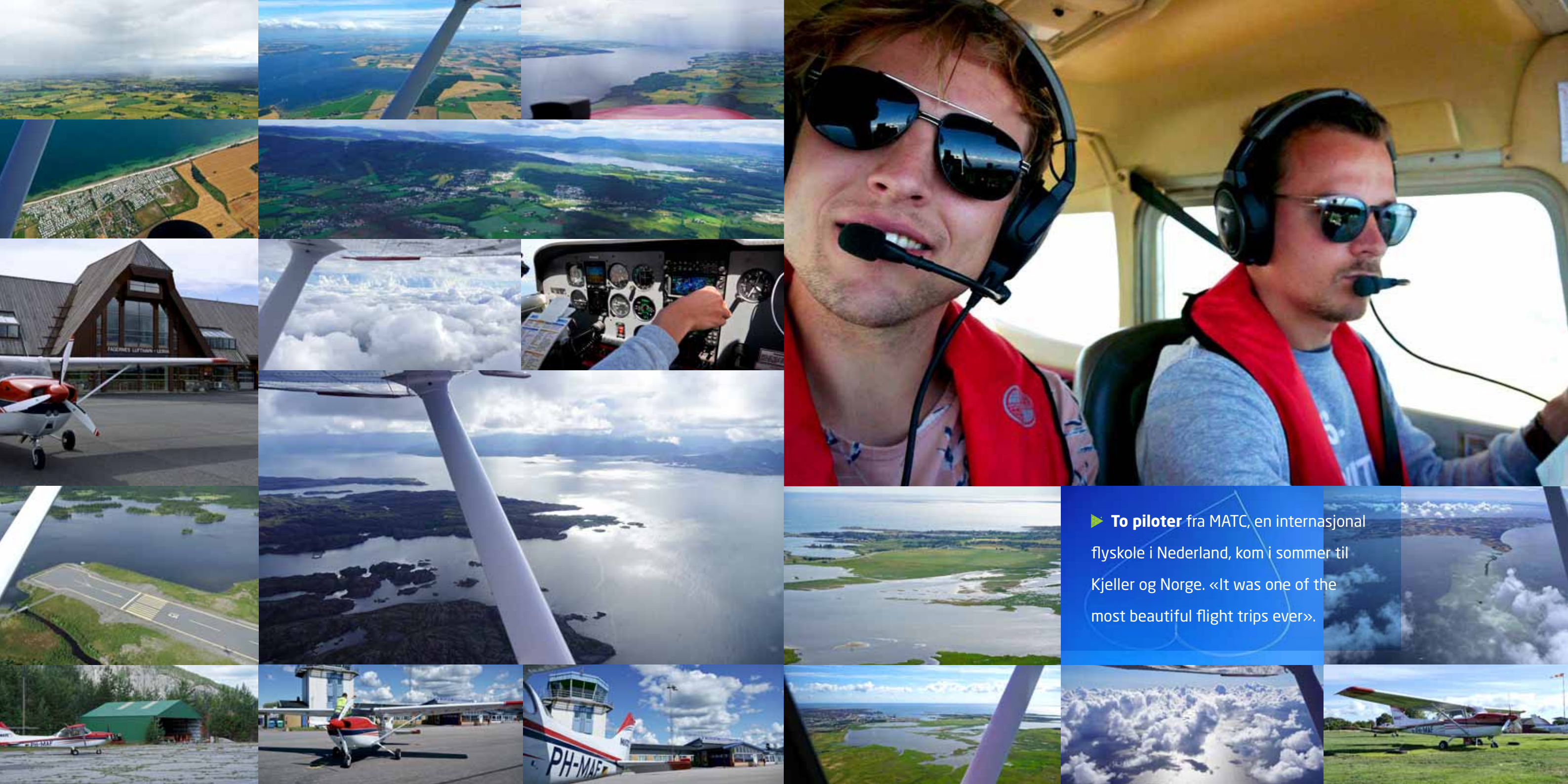
► **Innovasjonssenter**

► **Hangar/flysamling**

► **Terminal/Elfly**

Skisse til et kraftsenter uten Forsvaret med bevaring og fredning på flyplassens premisser, basert på tegninger av Cato Guhnfeldt og Ole A. Krogness.

► **Kjeller flyplass** kan videreutvikles som kraftsenter for luftfart, kulturturisme og innovasjon. Bare fantasien setter grenser.



► **To piloter** fra MATC, en internasjonal flyskole i Nederland, kom i sommer til Kjeller og Norge. «It was one of the most beautiful flight trips ever».



Therese Frivåg Lund (til venstre) og Hanne Sophie Solhaug, leder for By- og stedsutvikling i Lillestrøm kommune.



► **«Vi forholder oss** til stortingsvedtaket høsten 2016 om å legge ned Kjeller flyplass. I dette stortingsvedtaket sa innstillingen fra komiteen at avhending av basen vil gi stort potensial for verdiskaping for samfunnet og behov for byutvikling i området. Avviklingen kan gi betydelige salgsinntekter til Staten.

Komiteen støtter at Kjeller skal avhendes, omreguleres og utvikles for salg. Komiteen viser videre til at Kjeller var første flyplassen i Norge og flyplassen spilte også en viktig rolle under 2. verdenskrig og ble utsatt for en rekke bombeangrep. Komiteen legger til grunn at Kjellers forsvarshistoriske betydning ivaretas i samarbeid med Skedsmo kommune. Dette stortingsvedtaket er vårt mandat og Forsvarsbygg sitt arbeid er organisert slik at vi følger de politiske vedtakene. **Vi følger også fredningsforslaget** fra Riksantikvaren og vi er veldig spent på hva dere

politikere tenker om etterbruken av Kjeller.

Det er viktig å snakke litt om rammebetingelsene vi jobber etter. Det ene er stortingsproposisjon nummer 1 og det andre er avhendingsinstruksen. Avhendingsinstruksen sier at når Staten skal avhende fast eiendom, så gjør vi det uansett verdi til markedspris, **når det ikke foreligger annet statlig behov for eiendommen**. Vi skal normalt legge ut eiendommer til salg i markedet, men kan også selge direkte til kommuner og fylkeskommuner på forkjøpsrett, men da er det viktig at det skal gjøres til takst. Det betyr at Lillestrøm kommune kan kjøpe Kjeller flyplass ved å bruke sin forkjøpsrett, men da til takst. Hvis det skal gis statlig bidrag eller gave under pris av eiendommen, så må det forelegges først Finansdepartementet og deretter Stortinget. Dette er en langvarig, og ja, usikker prosess», sa prosjektleder i Forsvarsbygg, Therese Frivåg Lund, i Lillestrøm kommune 10. juni 2020.

«Avhendingsinstruksen sier at når Staten skal avhende fast eiendom, så gjør vi det uansett verdi til markedspris, **når det ikke foreligger annet statlig behov for eiendommen**».

Prosjektleder i Forsvarsbygg, Therese Frivåg Lund, under Webinaret for Formannskapet i Lillestrøm kommune 10. juni 2020.

Scandinavia-Middelhavet EUs nettverkskorridor



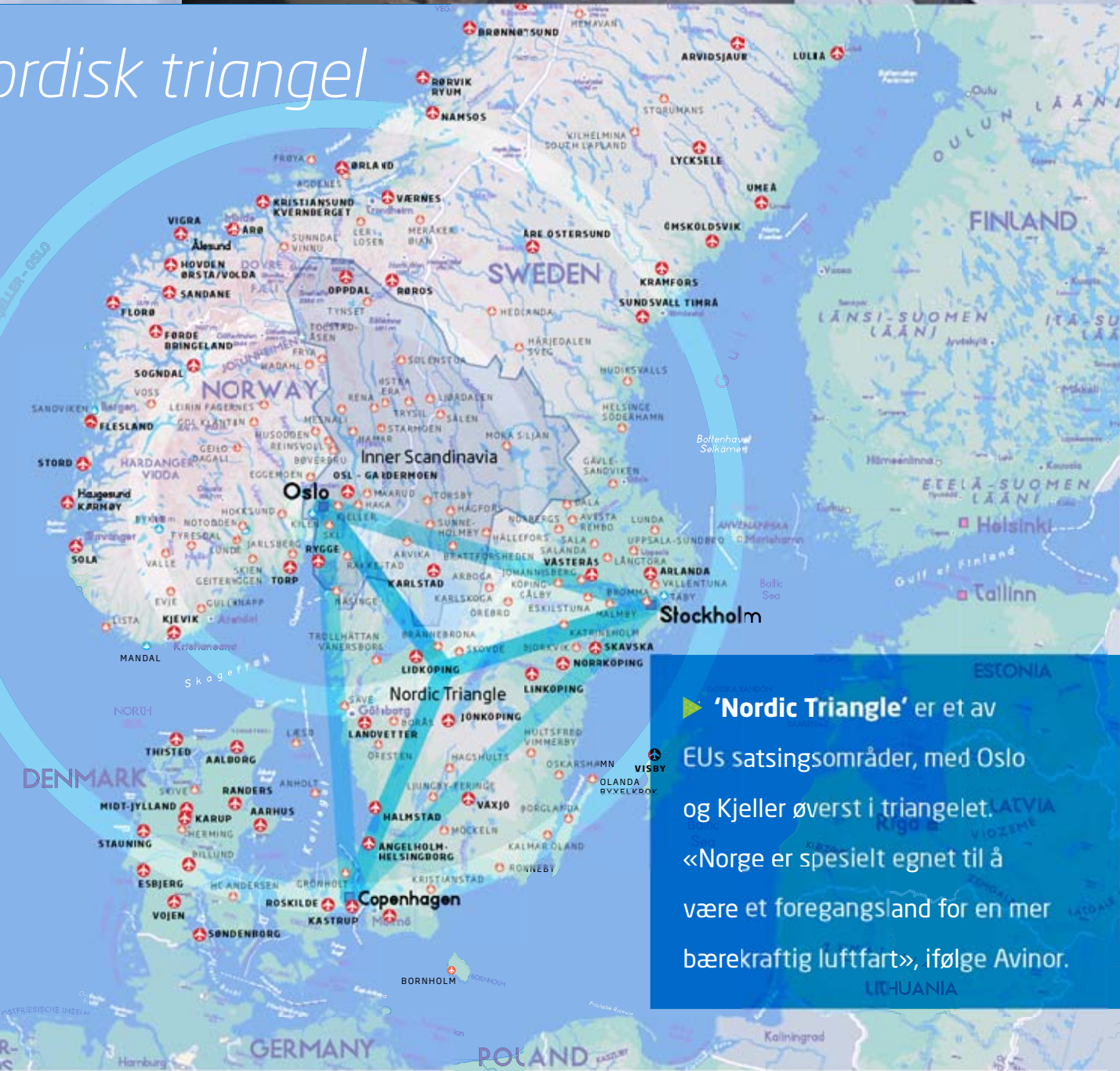


Nordisk triangel

2 NORDISKE - 800 km fra Oslo - Oslo

2 NORDISKE - 800 km fra Oslo - Oslo

2 NORDISKE - 800 km fra Oslo - Oslo



► **'Nordic Triangle'** er et av
EUs satsingsområder, med Oslo
og Kjeller øverst i triangelet.
«Norge er spesielt egnet til å
være et foregangsland for en mer
bærekraftig luftfart», ifølge Avinor.



► **Riksantikvaren** vil frede hele rullebanen og store deler av Kjeller. Det gir håp om framtiden til flyplassen. **Når hvert sekund teller** er sentrumsnære flyplasser gull verdt for politi-, brannhelikoptre, ambulansfly, luftambulanse og Forsvarets Super Hercules transportfly.

Ifølge **Avinor** trenger norsk luftfart flere, ikke færre lokale flyplasser som Kjeller. En bevaring og videreutvikling av Kjeller på flyplassens premisser **vil styrke beredskap og sikkerhet**, og kunne bidra til nye innovative og framtidsrettede løsninger for hele Norge.



KJELLER

Sammen kan vi bevare flyplassen for framtiden!

Støtt Kjeller – hele Norges flyplass!

kjellerairport.com