

Magnus Helvig Klefos Johannessen

Tilhørighet og byplanlegging i byer som gjennomgår ekstrem utvidelse og utvikling: casestudiet om Lillestrøm by

Hvordan kan Lillestrøm fortsette veksten i samsvar med tilhørigheten i bybildet?

Masteroppgave i Urban Ecological Planning (UEP)

Veileder: Professor emeritus Hans Skotte

Juli 2023

Magnus Helvig Klefos Johannessen

Tilhørighet og byplanlegging i byer som gjennomgår ekstrem utvidelse og utvikling: casestudiet om Lillestrøm by

Hvordan kan Lillestrøm fortsette veksten i samsvar med tilhørigheten i bybildet?

Masteroppgave i Urban Ecological Planning (UEP)
Veileder: Professor emeritus Hans Skotte
Juli 2023

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet
Fakultet for arkitektur og design
Institutt for arkitektur og planlegging



Kunnskap for en bedre verden

Sammendrag

Denne tesen er en oppgavebasert mastertese. Her utforskers temaet tilhørighet, med sterkt fokus på byer som har opplevd og opplever massiv vekst. Oppgaven har Lillestrøm sentrum som caseoppgave, en by som har vært igjennom en massiv omveltning de siste tiårene. Byen har opplevd å gå fra å være et lite tettsted, til å bli et essensielt infrastrukturpunkt på Østlandet. Faktorer som at det er kort vei til Oslo og Gardermoen, spiller sterkt inn.

Byen har et veletablert infrastrukturnettverk, noe som har resultert i at Lillestrøm er blitt et attraktivt område å bosette seg. Som et resultat har etterspørselen etter bolig økt og boligprisene har dermed steget. Dette gjør at det må bygges tettere og høyere, i en ellers lavt bebygd by. Tiltak er blitt gjort for å møte etterspørselen, noe som har resultert i en ganske uproporsjonal fordeling av byggenes høyde i sentrumskjernen.

Oppgavens problemstilling er derfor:

«Tilhørighet og byplanlegging i byer som gjennomgår ekstrem utvidelse og utvikling: casestudiet om Lillestrøm by».

Siden bysentrumet blir høyere og tettere, er det essensielt å se på denne utviklingen i lys av tilhørighet. Beboerne i Lillestrøm går fra store hus med egne grønne hager, til høyblokker på 19 etasjer uten grøntområder og kun en liten balkong. Behovet for gode offentlige rom er dermed større en noensinne.

Videre ser jeg på forskningsspørsmålene:

Hvordan påvirker den fysiske transformasjonen og utvikling av Lillestrøm gjennom urbanisering innbyggernes identitet og tilhørighet?

Hvordan kan Lillestrøm fortsette veksten i samsvar med tilhørigheten i bybildet og hva skal kommunen fokusere på for en mer gjennomført videreutvikling?

I samsvar med byens historiske utvikling, hvilken rolle kan byplanlegging og design spille for å fremme en sterkere fellesskapsfølelse?

Disse spørsmålene tas fatt på gjennom 3 kunnskapsledd. Det ene er det historiske leddet, her graves det ned i hva som har fått lillestrøm til der de er i dag, og hva som var før alt startet. Hva er Lillestrøms store trekkplaster og hvorfor kom folk til dette tettstedet? Dette gjøres for å finne en sammenkobling mellom fortid og fremtid.

Det andre leddet, teoridelen, handler om å søke i anerkjent litteratur. Det vil her gjøres rede for de ulike forfatternes perspektiver på hvordan utforming og planlegging av byer kan gjøres mest hensiktsmessig, samt hvordan bevare tilhørighet i en voksende by. Teoridelen fokuserer på de fire skribentene Jane Jacobs (2011), William H. Whyte (1980), Charles Montgomery (2013) og Edward Glaeser (2011), som alle er store navn innenfor byplanlegging og utvikling.

Glaeser og Jacobs er ansett som to motpoler når det kommer til planlegging. Begge har ulike metoder for å oppnå det de selv anser som den ideelle utvikling. Glaeser (2011) er en «urban-økonom» og ønsker en markedsbasert utvikling i byene. Dette innebærer blant annet å la folket bestemme gjennom sin kjøpekraft, samt distansere seg fra unødvendig byråkratisk politikk. På den andre siden ønsker Jacobs (2011) et mer «nedenifra og opp syn» på planlegging. Dette innebærer at en som planlegger lytter til, samt legger vekt på beboernes ønsker og meninger. Hun begrunner dette med at det ofte er brukerne av et område som har best kunnskap omkring hvilke løsninger som hensiktsmessige for det konkrete området.

Montgomery (2013) og Whyte (1980) observerer på sin side gode løsninger i bydesignet, og har fokus på det som i praksis fungerer og som faktisk blir brukt av byens innbyggere. Dette er viktige aspekter å ta inn når man planlegger sosialinfrastruktur som nye parker og byområder. Det handler ikke alltid om å ha de mest innovative og moderne løsningene, men om å et større fokus på at fasiliteter blir tatt i bruk av innbyggerne man planlegger for.

Det tredje kunnskapsleddet er empirien. Jeg har fått æren av å få en empirisk tilnærming igjennom mitt arbeid med byggherre avdelingen i Lillestrøm kommune. Her har jeg fått tilgang til dokumenter og planleggere, samt opparbeidet meg egne erfaringer fra feltet. Disse tre kunnskapsleddene blir brukt til å lage en plan av konsekvens. Her presenteres tre områder i lillestrøm som jeg mener det bør fokuseres mot i planleggingen. Områdene som jeg finner mest aktuelle er Nitelva, Kjeller flyplass og parkeringsplassene på Stortorget i Lillestrøm sentrum. Dette er oppgavens oppbygning og potensielle utviklingsområder.

Executive Summary

This thesis is a task-based master's thesis. Here the theme of belonging is explored, with a strong focus on cities that have experienced and are experiencing massive growth. The assignment has the center of Lillestrøm as a case assignment, a city that has been through a massive upheaval in the last ten years. The city has experienced going from being a small settlement to becoming an essential infrastructure point in Eastern Norway. Factors such as the short distance to Oslo and Gardermoen play a big role.

The city has a well-established infrastructure network, which has resulted in Lillestrøm becoming an attractive area to settle. As a result, the demand for housing has increased and house prices have thus risen. This means that it must be built more densely and higher, in an otherwise low-lying city. Measures have been taken to meet the demand, which has resulted in a rather disproportionate distribution of the height of the buildings in the city center.

The task's problem statement is:

"Belonging and urban planning in cities undergoing extreme expansion and development: the case study of Lillestrøm city".

Since the city center is getting higher and denser, it is essential to look at this development in the light of belonging. The residents of Lillestrøm go from large houses with their own green gardens, to 19-storey high-rise buildings with no green areas and only a small balcony. The need for good public spaces is greater than ever.

Furthermore, I look at the research questions:

How does the physical transformation of Lillestrøm through urbanization and development affect the residents' identity and belonging?

How can Lillestrøm continue its growth in accordance with its belonging in the cityscape and what should the municipality focus on for a more complete further development?

In accordance with the city's historical development, the role of planners and the people, and what role can urban planning and design play in promoting a stronger sense of community?

These questions are tackled through 3 knowledge sections. One is the historical link, here it is dug into what has gotten Lillestrøm to where they are today, and what was before it all started. What is Lillestrøm's big draw and why did people come to this town? This is done to find a connection between the past and the future.

The second part, the theory part, is about searching in recognized literature. An account will be given here of the various authors' perspectives on how the design and planning of cities can be done most appropriately, as well as how to preserve belonging in a growing city. The theory part focuses on the four writers Jane Jacobs (2011), William H. Whyte (1980), Charles Montgomery (2013) and Edward Glaeser (2011), who are all big names in urban planning and development.

Glaeser and Jacobs are considered two opposites when it comes to planning. Both have different methods to achieve what they themselves consider to be the ideal development. Glaeser (2011) is an "urban economist" and wants market-based development in the cities. This means, among other things, letting the people decide through their purchasing power, as well as distancing themselves from unnecessary bureaucratic politics. On the other hand, Jacobs (2011) wants a more "bottom-up view" of planning. This means that a planner listens to, and places importance on, the residents' wishes and opinions. She justifies this by the fact that it is often the users of an area who have the best knowledge about which solutions are appropriate for the specific area.

Montgomery (2013) and Whyte (1980) observe good solutions in urban design and focus on what works in practice and is used by the city's inhabitants. These are important aspects to consider when planning social infrastructure such as new parks and urban areas. It is not always about having the most innovative and modern solutions, but about a greater focus on facilities being used by the residents for whom they are planned.

The third element of knowledge is empiricism. I have had the honor of getting an empirical approach through my work with the client's department in Lillestrøm municipality. Here I have gained access to documents and planners, as well as gained my own experience from the field.

These three elements of knowledge are used to create a plan of consequence. Three areas in Lillestrøm are presented in the chapter that I believe should be focused on in the future planning. The areas that I find most relevant are Nitelva, Kjeller airport and the car parks at Stortorget in the center of Lillestrøm. This is the assignment's structure and potential development areas.

Innholdsfortegnelse

FORORD	12
INNLEDNING	13
DEFINISJONER	14
FORMÅL OG FORSKNINGSSPØRSMÅL	17
MOTIVASJON FOR TEMAET	17
LILLESTRØM I DAG	20
PROBLEMSTILLING	22
METODE	24
CASESTUDIE SOM METODE	26
KUNNSKAPSLEDD NR. 1: LOKALHISTORISK SØK	28
KUNNSKAPSLEDD NR. 2: TEORIEN (LITTERATURSØK)	30
KUNNSKAPSLEDD NR. 3: EMPIRIEN	31
Dokumentanalyse.....	32
Deltagende observasjon.....	32
LILLESTRØM	34
DEMOGRAFI	34
LILLESTRØMS HISTORISKE IDENTITET	36
LOKALHISTORIE	36
TIDSLINJE, FRA BONDESAMFUNN TIL BY I MASSIV VEKST	37
Bøndene på Lille strøm gård, 1775.....	37
Lillestrøm bebyggelsen 1875	39
Lillestrøm som lite tettsted, 1900.....	41
Lillestrøm som noe utviklet tettsted, 1956.....	44
Lillestrøm som utviklet tettsted, 1975	46
Lillestrøm med fersk bystatus, 2003.....	47
Lillestrøm i massiv vekst.....	51
Bevaring eller videre vekst?.....	53
ANDRE SAMLENDE ELEMENTER.....	55
TEORI	56
<i>The Death and Life of Great American Cities, av Jane Jacobs (1961)</i>	56
<i>Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier, av Edward Glaeser (2011)</i>	60
<i>Jane Jacobs Vs. Edward Glaeser</i>	61
<i>The Social Life of Small Urban Space, av William H. Whyte (1980)</i>	63
<i>Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design, Charles Montgomery (2013)</i>	66
EMPIRI	69
KOMMUNALE DOKUMENTER	69
Byutviklingsplanen til Lillestrøm by	70
STORTORGET – EN PLANLEGGERS, OG ET POLITISK HODEBRY	74
Hvorfor er prosjektet fremdeles i tidligfase?.....	75
KOMMUNENS DISKUSJONER RUNDT VIDERE UTVIKLING AV KJELLER FLYPLASS.....	78
SAMMENFATNING AV DET HISTORISKE LEDDET, TEORIEN OG EMPIRIEN	80

PUNKT 1, STØRRE INKLUDERING I BYPLANLEGGINGSPROSESSER.....	81
PUNKT 2: SOSIALE INTERAKSJONER I TILGJENGELIGE UTEROM.....	83
PUNKT 3: KULTURMINNER I UTVIKLINGSOMRÅDENE.....	84
PUNKT 4: BÆREKRAFTIGE BYGNINGER.....	85
PLAN AV KONSEKVENNS/FRAMTIDSPLANLEGGING	87
FRAMTIDIGE UTVIKLINGSPERSPEKTIVER FOR NITELVA.....	87
FRAMTIDIGE UTVIKLINGSPERSPEKTIVER FOR KJELLER FLYPLASS	94
<i>Konkrete tiltak</i>	97
FRAMTIDIGE UTVIKLINGSPERSPEKTIVER FOR STORTORVET.....	100
<i>Parkens utviklingsperspektiv</i>	101
<i>Andre essensielle fokusområder for mobilitetshuset</i>	103
REFLEKSJON.....	105
METODEREFLEKSJON	105
RESULTAT- OG RELEVANSREFLEKSJON.....	106
FREMtidig BRUK AV OPPGAVEN.....	107
BEGRENSNINGER.....	108
EGET BIAS	108
TILGANG TIL INTERNE DOKUMENTER	109
TEORETISK BEGRENSINGER OG GENERALISERING.....	110
OMFANG.....	110
VEDLEGGELISTE	111
REFERANSER:	111
BILDEKILDER:	115

Bildeliste

Bilde 1, Det moderne Lillestrøm by, bygd både tett og høyt, foto: Magnus Helvig Klefos. Johannessen	16
Bilde 2, Rådhuset i bakgrunnen til venstre og det nye Lillestrøm biblioteket til høyere. Rådhuset har vært min arbeidsplass hele dette semesteret. Bildet er tatt fra busstasjonen. Foto: Magnus Helvig Klefos. Johannessen	19
Bilde 3, De tradisjonelle lavhusene som grenser inn mot de nye høyblokkene i byen. foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen	20
Bilde 4, Nyhetsartikkel fra aftenposten, der de utfordrer den massive veksten byen har møtt (Aftenposten, 2023)	21
Bilde 5, Tall fra kommunens kartdatabase Archgis (2019), diagrammet viser de forskjellige aldergruppene fordelt på de forskjellige bydelene i Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)	35
Bilde 6, 1775 plan kart over Bondesamfunnet i Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)	37
Bilde 7, 1875 Plankart som viser Industrialiseringen og jernbanens påvirkning på sentrum, (Lillestrøm kommune, 2021)	39
Bilde 8, 1900 Plankart som viser videre vekst, industri- og boligbygging (Lillestrøm kommune, 2021)	41
Bilde 9, Lillestrøm Dampsag & Høvleri til venstre og Westye Egeberg & Cos dampsag til høyre. i følge norsk skogbruksmuseum ser bildet i ut til å være tatt ved på strandbakken ved Nitelva i Skedsmo, 1912. Foto: ukjent, hentet hos (Norsk skogmuseum, 1912)	42
Bilde 10, En av de første flyene på kjeller flyplass, Franske flytypen "Maurice farmang", der kaptein Einar Sem-Jacobsen fyller bensin. foto: Vinter 1914 Ukjent opprinnelse (sandnes, 2017)	43
Bilde 11, 1956 Plankart som viser utviklingen i etterkrigstiden som fulgt av 1947-planen, (Lillestrøm kommune, ,2020)	44
Bilde 12, 1975 Plankart som viser utvidelsen av sentrumsplanen og trafikkeffektiviseringen i tettstedet Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)	46
Bilde 13, 2003 Plankart over Lillestrøm med fersk bystatus, her har Norges Varehusmesse og Gardermobanen kommet til sentrum, (Lillestrøm kommune, 2021)	47
Bilde 14, Flommen i Lillestrøm 1910, Foto: ukjent hentet hos (Lensemuseum, 1910)	49
Bilde 15, Forberedelser på ny flom ved Lillestrøm stasjon, 1995 Foto: (Lensemusem, 1995)	50

Bilde 16, NRK artikkel om atomkraftverkets påvirkning i Lillestrøm, Kjeller og Volla. (NRK, 2004)	50
Bilde 17, Flyfoto av Lillestrøm stasjon, med sporene inn mot Romeriksporten, rundt ser man mye av bebyggelsen som har kommet opp de siste 10 årene, Foto: NEWSEC	52
Bilde 18, NRK sin nyhetsoppdatering om Lillestrøm byutvikling og Kjellerflyplass.....	53
Bilde 19, Romerikes Blad, artikkel om kjellerflyplass og by identiteten, bildet i artikkelen er fra da to og et halvt tusen lillestrømlinger omfavnet Flyplass i en markering for bevaring, Foto: Vidar Sandnes publisert 16.01.2023	55
Bilde 20, Paley Park, New York (Project for public spaces, 2015)	65
Bilde 21, reparasjon av kryss, naboer maler den nye "piazzaen" på veikrysset deres i Sellwood, Portland. Inngrepet skapte en bevegelse, en bevegelse kjent som byreparasjon (Montgomery, 2013, s.309)	68
Bilde 22, 2020 Lillestrøm, en by i sterk vekst. (Lillestrøm kommune, 2021)	70
Bilde 23, Lillestrøms nye og moderne bykjerne. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen ...	72
Bilde 24, FNs bærekrafts mål, (FN.no, 2023)	74
Bilde 25, Den ene av tre parkeringsareal på Stortorget, dette er den nordligste med Odeon Kino bakgrunn. Foto: Stine Løkstad (MittLillestrøm, 2021).....	75
Bilde 26, inngangen til kjeller flyplass. foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen.....	78
Bilde 27, Bevar-kjeller sin fremtidsvisjon for kjeller flyplass, en miks av flyplass og byen behov for eiendomsutvikling, (bevar-kjeller, u.å.)	79
Bilde 28, En plakat som skiter for bevaring av flyplassen festet ved inngangen til flyplassen, sammen med forbudt skilt for fotografering og dronekjøring. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen	79
Bilde 29, Elvegangen i Nitelva, tatt under toglinjen, rett bak Rådhuset. Her ligger en gammelbrygge med noen falleferdige benker på. Det mørke huset mellom trærne er det eneste sporet etter storhetstiden til sagbrukene. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen. ...	89
Bilde 30, Bilde av byggene til kjeller flyplass, i bakgrunn ser man deler av Kjeller området. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen	94
Bilde 31, En av hangarene langs flystripen på Kjeller flyplass. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen	95

Bilde 32, Starfighter F- 104, markerer 100 års jubileet til Kjeller flyplass, foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen 98

Bilde 33, sydlige parkeringsplassen, denne skal også bli park sammen med den nordlige parkeringsplassen i bakgrunnen av bildet. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen..... 101

Bilde 34, Parkeringsplassen mot øst, her skal det bygges mobilitetshus. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen 103

«There is a myth, sometimes widespread, that a person need only do inner work, in order to be alive like this; that a man is entirely responsible for his own problems; and that to cure himself, he need to change himself... The fact is, a person is so far formed by his surroundings, that his state of harmony depends entirely on his harmony with his surroundings.»

– Christoffer Alexander, The timeless way of buildings

Forord

Det er med stor glede jeg presenterer min mastertese; Tilhørighet og byplanlegging i byer som gjennomgår ekstrem utvidelse og utvikling: casestudiet om Lillestrøm by. Det har vært et utfordrende halvår, men jeg er stolt over arbeidet jeg har lagt ned. Det har vært spennende å kombinere masterskriving med å jobbe som assisterende planlegger og prosjektleder hos lillestrøm kommune. Selv om det har hatt sine utfordringer med å ukependle ned til Lillestrøm, har det vært en veldig lærerik prosess.

Først og fremst vil jeg rette en hjertelig takk til min veileder Hans Skotte. Din ekspertise og engasjement hjulpet meg til å få oppgaven til det stadiet den er i dag. Jeg har en mye sterkere oppgave takket være deg, jeg vil også nevne den gode kaffen du lager, tusen takk.

Jeg vil også takke Axel Hauge for å ha tatt meg inn som deltids ansatt i kommunen, dette gjorde at jeg kunne si opp min tidligere jobb og ha fullt fokus på Lillestrøm som by. Vet at det ikke er noe du gjør for hvem som helst og jeg er enormt takknemlig for alt du har lært meg.

En takk til venner og familie som har støttet meg, men en spesiell takk rettet til Malin Folstad som har hjulpet meg med alle skrivefeilene mine, jeg hadde nok neppe levert en oppgave som kan leses, om du ikke hadde sittet de timene du gjorde med meg.

Til slutt vil jeg takke universitet og fakultet som har åpnet opp mitt sin for planlegging. Jeg var usikker på hva jeg gikk til som nyutdannet byggingeniør, men dere formet mitt syn på planleggingsfeltet med deres store engasjement for menneskene vi planlegger for og viktigheten med hva vi gjør for omverden.

Jeg har vist at jeg klarer meg i tverrfaglige felt på universitet, innen bygg- og miljøteknikk og nå mitt arbeid innen Urban Ecological Planning, Jeg håper jeg kan bidra til klarhet og diskusjon innen tilhørighet i urban planlegging, og forhåpentligvis påvirke Lillestrøm by.

Takk igjen til alle som har bidratt til denne oppgaven, uten dere hadde jeg ikke klart dette.

Magnus Helvig Klefos Johannessen

Trondheim, Norge

03.Juli.2023

Innledning

Byer er komplekse systemer der mennesker, natur og bebygde miljøer sameksisterer og samhandler på utallige måter. Byplanleggere står overfor utfordringen med å designe rom som møter behovene til de ulike samfunnsaspektene, samtidig som de bevarer og forbedrer den økologiske helsen til byen. De siste årene har det vært en økende erkjennelse av betydningen av byøkologi i byplanlegging, og mange kommuner har begynt å ta i bruk mer bærekraftige og inkluderende tilnæringer til byutviklingen.

Denne oppgaven utforsker rollen til byøkologisk planlegging for å fremme tilhørighet i byer, da gjennomført i forbindelse med en casestudie i Lillestrøm bysentrum. Her har jeg arbeidet med prosjektet «Stortorvet» som er planlagt av Lillestrøm kommune. Målet med studien er å undersøke hvordan økologiske designprinsipper kan bidra til å skape mer levelige og inkluderende offentlige rom som fremmer en sterkere følelse av tilknytning til byen. Ved å analysere planleggingsprosessen og resultatene av det store torgprosjektet, har denne oppgaven som mål å gi innsikt i utfordringene og mulighetene ved byøkologisk planlegging for å fremme sosial og miljømessig bærekraft i byer.

Gjennom en litteraturgjennomgang av forfattere og litteratur knyttet til byøkologisk planlegging, sosial tilhørighet og bærekraftig urban design, etablerer denne oppgaven et teoretisk rammeverk for å forstå forholdet mellom økologisk planlegging og sosial tilknytning. Casestudiet av Lillestrøm vil se på hvilke områder som er i planlegging og omdiskutert av lokalbefolkningen, empirisk forståelse for å illustrere bruken av økologiske planleggingsprinsipper i praksis og for å evaluere virkningen av disse prinsippene.

Samlet sett bidrar denne oppgaven til urban økologisk planlegging ved å demonstrere potensialet til økologisk design for å skape mer levelige og bærekraftige byer som fremmer sosial tilknytning og økologisk helse. Ved å fremheve viktigheten av samarbeid mellom byplanleggere, beslutningstakere og lokalsamfunn, understreker studiet behovet for en helhetlig og deltakende metoder i byplanlegging som prioriterer velvære for både mennesker og miljø.

Min personlige inspirasjon til oppgavens utforming er min egen tilknytning til Lillestrøm, og opplever stadig at flere av mine bekjente føler at byen «vokser fra dem». Jeg ser på det som en nødvendighet å forske på tilhørighet i bybildet da det i flere tilfeller blir nedprioritert, da

det ofte bygges for å møte andre behov som bolig og næring. Jeg håper at denne masteroppgaven kan sette lys på utfordringene rundt sosialt samvær, trivsel og bærekraft i byer med stor vekst.

Definisjoner

Tilhørighet – Handler om flere aspekter. Ifølge Floya (2008) innebærer det blant annet følelsen av trygghet, det å bli akseptert i et felleskap, samt føle på en tilknytning til stedet man kaller hjemme. Dette innebærer en opplevelse av at en hører til, og at en som enkeltperson er en del av nærmiljøet. I tillegg spiller det at en kjenner igjen stedet en viktig rolle.

Identitet – *I psykologien er identitet en opplevelse av sine egne egenskaper og likheter med og forskjeller fra andre mennesker. Det grunnleggende identitetsspørsmålet er «Hvem er jeg og hva er min plass i verden?» I utviklingspsykologien er hovedspørsmålet når identiteten dannes og hvordan det skjer.* (Tetzchner, 2023)

- **Kollektiv identitet** er individets oppfattelse av å være del av større sosiale sammenhenger, av tilhørighet med noen grupper av mennesker, av å dele meninger, oppfatninger, holdninger og følelser de tillegger disse gruppene, og som følger av å være identifisert med disse gruppene, et svar på spørsmålet: Hvem er vi? eller Hvem hører jeg til? (Tetzchner, 2022)

Top-Down – Ovenfra og ned-planlegging er en tilnærming til samfunnsplanlegging der beslutninger og retningslinjer blir bestemt av sentrale myndigheter (Jacobs, 2011). Planene blir deretter iverksatt på lavere nivåer av administrasjon og lokalsamfunn, da uten nødvendigvis å inkludere deres synspunkter og deltakelse.

Drive inn – Er en type forretningsvirksomhet der kundene kan få tilgang til varer eller tjenester uten å forlate sine kjøretøyer. Det innebærer vanligvis at kundene kan kjøre inn på eiendommen og bli betjent mens de sitter i bilen.

Eiendomsbaron – En eiendomsbaron er en person eller organisasjon som har tjent seg rik på eiendom (Eiendomsbaron, u.å.). Deres handlinger har stor innflytelse på eiendomsmarkedet og samfunnet generelt.

Mobilitet - Av latinsk, å gjøre service, transport og reiser tilgjengelig for flere mennesker. Knutepunkter som samler forskjellig typer transportformer, og herfra kan personer eller varer flyttes på en ressurseffektiv måte.

Mobilitetshus - En samling av flere mobilitetstilbud på samme sted, hovedsakelig for urban mobilitet, som bil, sykkel, kollektivt og sparkesykkel. Den kan også inneholde bilpool/billeie, bydelsparkeringshus og vareleveringshus.

KPI - key performance indicators, et verktøy for å måle indikatorer etter eget valg, noen eksempler er budsjett, tid og kvalitet.



Bilde 1, Det moderne Lillestrøm by, bygd både tett og høyt, foto: Magnus Helvig Klefos. Johannessen

Formål og forskningsspørsmål

Formålet med oppgaven er å utforske Lillestrøm som by; det skal undersøkes hva som har endret seg med tiden, hvordan de har gått fra bygd til by, men viktigst av alt hva som skal til for å planlegge for tilhørighet i bybildet. Dette er ingen vanlig forskningsbasert masteroppgave, men en prosjektbasert masteroppgave med Lillestrøm som casestudie. Målet med oppgaven er å gjennomgå problemstillingen, så mine tre «kunnskapsledd» som danner grunnlaget for besvarelsen. Besvarelsen kommer i form av en sammenfatning av de tre «leddene», som igjen danner grunnlaget for mine plantegninger av Lillestrøm, samt mine anbefalinger som plan av konsekvens.

Den første delen av oppgaven gir en grundig gjennomgang av Lillestrøms historie og utforsker hva som har ført til byens betydelige vekst fra et lite samfunn til dagens by. Deretter går oppgaven inn på teoridelen, hvor jeg igjennom litteratursøk i bøker skrevet av anerkjente forfattere som har formet by- planlegging og utvikling gjennom generasjoner. Empiridelen av oppgaven bygger på min tid i Lillestrøm kommune. Jeg har hatt æren av å jobbe med byggherreavdelingen i kommunen både fjor sommer og hele dette semesteret som en assisterende prosjektleder. Der har jeg fått tilgang til mange lokale og kommunale dokumenter, og i tillegg til å ha gjort observasjoner gjennom møter, samtaler og annen erfaring jeg har samlet gjennom min tid i kommunen.

Motivasjon for temaet

1. Personlig tilknytning til Lillestrøm: Som en Urban UEP student med en personlig tilknytning til Lillestrøm har jeg vokst opp og erfart byens dynamikk og utvikling. Denne personlige tilknytningen har inspirert meg til å utforske hvordan den pågående utviklingen i Lillestrøm påvirker innbyggernes tilhørighet og identitet.

Oppveksten min på Skjetten og til tider Lillestrøm har gitt meg en dyp tilknytning og kjennskap til byens aktiviteter, handel og infrastruktur. Skjetten er i gangavstand til Lillestrøm og det tar kun fem minutter med buss. Lillestrøm har derfor vært en viktig del av min oppvekst. I løpet av mine 28 år har jeg observert en stor omveltning av bybildet. Jeg har sett hvordan små, lavt bebygde gater har blitt forvandlet til 20 etasjers «skyskrapere»

sammenlignet med resten av byen. Denne koblingen til byens utvikling har skapt en motivasjon hos meg, og det er denne motivasjonen som jeg ønsker å utforske og utfordre.

2. Profesjonell erfaring med Lillestrøm: Valget om å utforske begrepet tilhørighet i Lillestrøm, en by som gjennomgår massiv utvikling, stammer fra flere viktige motivasjoner knyttet til min personlige tilknytning til Lillestrøm. En av disse er deriblant at jeg har fått æren av å jobbe med kommunen samtidig som jeg skriver masteroppgave.

Muligheten til å jobbe med Lillestrøm samtidig som jeg skriver masteroppgaven gir meg en unik plattform for forskning. Jeg har fått æren av å samarbeide med byens beslutningstakere, planleggere og lokale samfunnsgrupper. Denne erfaringen har gitt meg innsikt og motivasjon til å utforske hvordan tilhørighet kan styrkes i denne konteksten. Dette gjør ikke bare min forståelse for Lillestrøm og oppgaven mer innsiktsfull, men det betyr også en erfaring jeg kan bruke videre i min karriere som byggingeniør og urban planlegger.

3. Sosial innvirkning av byutvikling: Jeg er opptatt av å forstå hvordan den pågående utviklingen i Lillestrøm påvirker innbyggernes sosiale sammenheng og følelse av tilhørighet. Da jeg hører fra nettverk av familie, venner og bekjente at de opplever at det «er urovekkende hvor fort ting går i Lillestrøm» og at «ting kanskje virker litt gjennomtenkt til tider». Ved å utforske dette temaet kan jeg bidra til å legge grunnlaget for bærekraftig og inkluderende byutvikling som tar hensyn til innbyggernes bekymringer og bidrar til å skape sterke fellesskap. Noe jeg selv har observert har blitt tynnet ut med tiden.

4. Inkluderende byplanlegging: Gjennom min tid som UEP student har jeg lært mye om og jobbet mye med inkluderende byplanlegging, interessen har blitt styrket av muligheten til å observere direkte resultatene av planleggingstiltakene i Lillestrøm. Jeg ønsker å bidra til diskusjonen om hvordan man kan skape byer som er tilpasset og inkluderer innbyggernes forskjellige behov og ønsker.

Samlet sett stammer motivasjonen for å velge temaet tilhørighet i Lillestrøm fra min personlige tilknytning til byen og den verdifulle muligheten jeg har fått til å jobbe med dem samtidig som jeg skriver masteroppgaven.



Bilde 2, Rådhuset i bakgrunnen til venstre og det nye Lillestrøm biblioteket til høyere. Rådhuset har vært min arbeidsplass hele dette semesteret. Bildet er tatt fra busstasjonen. Foto: Magnus Helvig Klefos. Johannessen



Bilde 3, De tradisjonelle lavhusene som grenser inn mot de nye høyblokkene i byen. foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Lillestrøm i dag

Lillestrøm er en by som har opplevd en betydelig vekst de siste årene, med sin forholdsvis ferske bystatus, gode inn/utfarts muligheter og senere en stor kommune sammenslåing har dette resultert i en ekstra ordinær «bygge-boom» i Lillestrøm by. Dette har ført til omfattende diskusjoner og ulike perspektiver hos politikerne og lokalbefolkningen angående byens utvikling og fremtidige planer.

Politikerne i Lillestrøm har høye ambisjoner og har påtatt seg ansvaret for å håndtere en stor del av befolkningsveksten i regionen. Byens arkitektur har gjennomgått en betydelig transformasjon, fra generelt lave bygninger til at det meste av ny bolig kommer i form av

høyhus og blokker. Ifølge byplanen har Lillestrøm også opplevd den største veksten innen boliger og næringsliv i denne regionen de siste 40 årene. (Lillestrøm kommune, 2021)

Lillestrøm – suksesshistorie eller voksesyke?

Lillestrøm forvandles fra «søvnig bakevje» til by med rekordvekst.



Bilde 4, Nyhetsartikkel fra aftenposten, der de utfordrer den massive veksten byen har møtt (Aftenposten, 2023)

Bygningsstrukturen har som nevnt gjennomgått en betydelig transformasjon, spesielt med økningen av høyhusbygging. De tidligere hovedsakelig lave bygningene er blitt erstattet av høyhus, noe som endrer byens estetiske karakter. Samtidig er det også viktig å vurdere konsekvensene av denne endringen, som bevaring av historiske områder og hvilke konsekvenser som kommer ved å la utbyggerne bygge tilsynelatende «fritt».

Lillestrøm har opplevd en betydelig befolkningsvekst, og byens infrastruktur skal ha mye av æren når det kommer til å gjøre denne byen så attraktiv for nyinnflyttede (Lillestrøm kommune, 2021). Beliggenheten nær Oslo og gode transportforbindelser som jernbane til både Oslo og Gardermoen har spilt en viktig rolle i å tiltrekke seg mennesker og bedrifter til Lillestrøm.

Den raske veksten har ført til debatter og misnøye blant innbyggerne i Lillestrøm. Det er ulike synspunkter på om utviklingen har blitt gjennomført på en forsvarlig måte. Selv i byplanen diskuteres det om hva som faktisk er Lillestrøms identitet og hvordan de bør håndtere videre planlegging med Lillestrømlingene i fokus. Hos lokalbefolkningen er det mange som mener at byen mangler en helhetlig og bærekraftig tilnærming til utviklingen, mens andre er bekymret for tapet av grøntområder og økt trafikkbelastning.

Problemstilling

Den raske urbaniseringen og utviklingen av Lillestrøm har resultert i tap av grønne områder og en drastisk økning i fortetting av bykjernen. Denne utviklingen har reist spørsmål rundt innvirkningen på identitet og tilhørighet for beboerne i Lillestrøm by. Dette studiet tar sikte på å utforske sammenhengen mellom de fysiske endringene i byen og dens effekt på innbyggernes følelse av tilhørighet, og å finne ut hvordan byplanlegging og design kan brukes til å fremme en sterkere følelse av identitet og fellesskap for innbyggerne i Lillestrøm.

Problemstilling til oppgaven er derfor:

*«Tilhørighet og byplanlegging i byer som gjennomgår ekstrem utvidelse og utvikling:
casestudiet om Lillestrøm by»*

“Belonging and Urban Planning in Cities Undergoing Extreme Expansion and Development: The case study of Lillestrøm city.”

I oppgaven skal jeg også se nærmere på:

Hvordan påvirker den fysiske transformasjonen av Lillestrøm gjennom urbanisering og utvikling innbyggernes identitet og tilhørighet?

Hvordan kan Lillestrøm fortsette veksten i samsvar med tilhørigheten i bybildet? og hva skal kommunen fokusere på for en mer gjennomført videreutvikling?

I samsvar med byen historiske utvikling, planleggenes og folkets rolle, og hvilken rolle kan byplanlegging og design spille for å fremme en sterkere fellesskapsfølelse?

Ettersom byer rundt om i verden fortsetter å vokse og fortettes, står urban planlegging overfor utfordringen med å skape levelige og inkluderende bymiljøer som fokuserer på det menneskelige aspektene av fellesskap og tilhørighet. Denne utfordringen er spesielt akutt i

byer som opplever ekstrem ekspansjon og utvikling, der rask urbanisering og demografiske endringer kan resultere i sosial fragmentering, miljøforringelse og økonomiske forskjeller.

En kan si at Lillestrøm for tiden gjennomgår en slik enorm ekspansjon og utvikling. Ettersom befolkningen og økonomien i byen fortsetter å vokse, står byplanlegging overfor utfordringen med å sikre at den fysiske, sosiale og kulturelle infrastrukturen i byen kan imøtekomme behovene og ambisjonene til innbyggere. Den raske utviklingstakten og kompleksiteten i byplanlegging i en slik kontekst utgjør imidlertid betydelige utfordringer for å skape levelige og inkluderende bymiljøer som fremmer en følelse av tilhørighet blant byens innbyggere.

Dette problemet forsterkes av det faktum at begrepet tilhørighet er flerdimensjonalt og komplekst, og kan variere mye mellom ulike individer og samfunn. Faktorer som sosial identitet, kulturarv, tilgang til tjenester og fasiliteter, og følelse av trygghet og sikkerhet kan alle spille en rolle i å forme tilhørighet til byens innbyggere. Byplanlegging må derfor ta i bruk nye metoder når det kommer til spørsmålet om tilhørighet i Lillestrøm, og ta hensyn til de unike behovene og ambisjonene til det mangfoldige lokalsamfunnet.

Hensikten med denne oppgaven er å utforske forholdet mellom byplanlegging og tilhørighet i konteksten av den store utvikling i Lillestrøm. Ved å analysere byplanleggingens utfordringer og muligheter for å fremme en følelse av tilhørighet blant byens innbyggere, har denne oppgaven som mål å gi innsikt i hvordan byplanlegging kan bidra til å skape mer levelige, inkluderende og bærekraftige byer. Spesifikt vil jeg undersøke rollen til grønt områder, samfunnsengasjement og strategiske luksasjons valg, samt det å ivareta kulturelleskatter i Lillestrøm.

Metode

I dette kapittelet vil jeg presentere og diskutere forskningsmetodene som er benyttet i studien for å utforske forholdet mellom tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by. Gjennom en kombinasjon av deltagende observasjon, casestudie, dokumentanalyse og litteraturanalyse som forskningsmetoder, har jeg arbeidet for å oppnå en dyptgående og omfattende forståelse av fenomenet. Ved å beskrive og reflektere over mine metodiske valg, gir jeg en nødvendig kontekst for tolkningen av funnene mine og forklarer hvordan jeg har innhentet og analysert dataene.

Først vil jeg introdusere deltagende observasjon som en metode som har muliggjort min direkte deltakelse i beslutningsprosesser, samarbeid med interessenter og politikere, og observasjon av dynamikken rundt urban planlegging i Lillestrøm. Ved å være til stede i ulike sosiale kontekster og miljøer, har jeg hatt muligheten til å observere situasjoner i sanntid og få en unik innsikt i de komplekse samspillene og relasjonene som preger byutviklingen.

Deretter vil jeg presentere casestudie som en metode for å utforske tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm. Gjennom dybdeanalyse av Lillestrøm som case, har jeg samlet inn data fra ulike kilder, som intervjuer, observasjon og spørreskjemaer. Jeg har søkt etter mønstre, temaer og innsikter som kan belyse og besvare forskningsspørsmålet mitt og bidra til en dypere forståelse av sammenhengen mellom tilhørighet og urban planlegging i byen. I tillegg har jeg anvendt dokumentanalyse som en metode for å undersøke relevant dokumentasjon, planer, politiske vedtak og rapporter som er relevante for urban planlegging i Lillestrøm. Jeg har systematisk gjennomgått og analysert disse dokumentene for å identifisere og tolke de sentrale aspektene knyttet til tilhørighet og planlegging.

Litteraturanalyse har også blitt benyttet som en viktig metode for å studere relevant teori, forskning og tidligere studier som omhandler tilhørighet og urban planlegging. Ved å utføre en systematisk gjennomgang av eksisterende litteratur, har jeg kunnet identifisere og integrere relevant teoretisk perspektiv og konseptuell innsikt i min studie.

Ved å kombinere deltagende observasjon, casestudie, dokumentanalyse og litteraturanalyse som metoder, har jeg forsøkt å få et omfattende og nyansert bilde av tilhørighetsdynamikken. I dette kapittelet vil jeg presentere og diskutere forskningsmetodene som er benyttet i studien for å utforske forholdet mellom tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by. Gjennom en kombinasjon av deltagende observasjon, casestudie, dokumentanalyse og litteraturanalyse

som forskningsmetoder, har jeg arbeidet for å oppnå en dyptgående og omfattende forståelse av fenomenet. Ved å beskrive og reflektere over mine metodiske valg, gir jeg en nødvendig kontekst for tolkningen av funnene mine og forklarer hvordan jeg har innhentet og analysert dataene.

Først vil jeg introdusere deltagende observasjon som en metode som har muliggjort min direkte deltakelse i beslutningsprosesser, samarbeid med interessenter og politikere, samt observasjon av dynamikken rundt urban planlegging i Lillestrøm. Ved å være til stede i ulike sosiale kontekster og miljøer, har jeg hatt muligheten til å observere situasjoner i sanntid og få en unik innsikt i de komplekse samspillene og relasjonene som preger byutviklingen. Deretter vil jeg presentere casestudie som en metode for å utforske tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm. Gjennom dybdeanalyse av Lillestrøm som case, har jeg samlet inn data fra ulike kilder, som intervjuer, observasjon og spørreskjemaer. Jeg har søkt etter mønstre, temaer og innsikter som kan belyse og besvare forskningsspørsmålet mitt og bidra til en dypere forståelse av sammenhengen mellom tilhørighet og urban planlegging i byen.

I tillegg har jeg anvendt dokumentanalyse som en metode for å undersøke relevant dokumentasjon, planer, politiske vedtak og rapporter som er relevante for urban planlegging i Lillestrøm. Jeg har systematisk gjennomgått og analysert disse dokumentene for å identifisere og tolke de sentrale aspektene knyttet til tilhørighet og planlegging. Litteraturanalyse har også blitt benyttet som en viktig metode for å studere relevant teori, forskning og tidligere studier som omhandler tilhørighet og urban planlegging. Ved å utføre en systematisk gjennomgang av eksisterende litteratur, har jeg kunnet identifisere og integrere relevant teoretisk perspektiv og konseptuell innsikt i min studie.

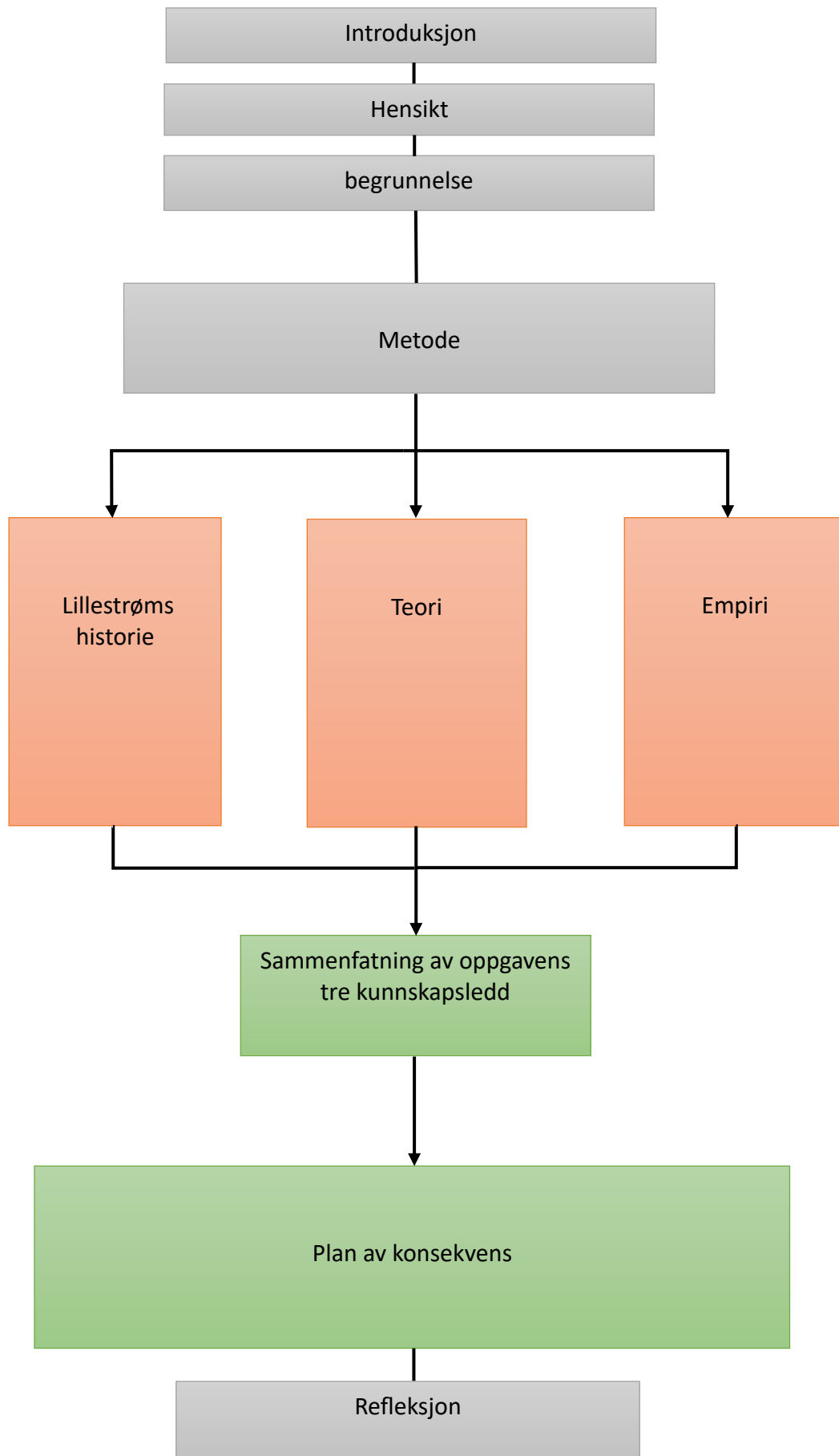
Ved å kombinere deltagende observasjon, casestudie, dokumentanalyse og litteraturanalyse som metoder, har jeg forsøkt å få et omfattende og nyansert bilde av tilhørighetsdynamikken og urban planlegging i Lillestrøm. Jeg har vært bevisst på metodenes styrker og begrensninger, og har søkt å ivareta en refleksiv tilnærming for å sikre validitet, pålitelighet og relevans i studien. Gjennom presentasjonen av metodene mine og den påfølgende diskusjonen, ønsker jeg å gi et klart rammeverk for studiens tilnærming og metodevalg. Dette vil legge grunnlaget for tolkningen av funnene mine og bidra til en helhetlig forståelse av min forskningsprosess i utforskningen av tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by.

Casestudie som metode

Casestudie er en kvalitativ forskningsmetode som brukes til å grundig analysere en spesifikk "case" for å oppnå en dypere forståelse av fenomenet som studeres (Andersen, 2013). I denne oppgaven tar jeg i bruk casestudie som metode for å utforske forholdet mellom tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by, med spesielt fokus på bykjernens massive utvikling. I casestudien samler jeg inn data fra ulike kilder og metoder for å få et helhetlig bilde av situasjonen. Dette inkluderer blant annet observasjon i møte med lokale interessenter, beslutningstakere og politikere, og av andre offentlige møter og diskusjoner, analyse av relevante dokumenter og arkivmateriale.

Dataene som samles inn gjennom casestudien blir gjennomgått for å identifisere sentrale temaer, mønstre og sammenhenger knyttet til tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm. Jeg søker etter konkrete eksempler og sitater som illustrerer og støtter oppgavens argumentasjon og forskningsspørsmål. Gjennom et grundig søk av disse funnene, har jeg forsøkt å oppnå en dypere innsikt i hvordan tilhørighet blir påvirket av og samtidig påvirker den pågående utviklingen av bykjernen.

Ved å anvende casestudie som metode, er målet å skape en detaljert og nyansert forståelse av sammenhengen mellom tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm. Casestudien bidrar til å fange opp de komplekse dynamikkene, de lokale perspektivene og de unike aspektene ved Lillestrøms situasjon. Resultatene av casestudien vil bli presentert i oppgaven gjennom en plan av konsekvens, som bidrar til å belyse og besvare forskningsspørsmålet og oppgavens problemstilling med planer inspirert av funnene mine.



Figur 1, Oppgavens oppbygging, laget av Magnus Helvig Klefos Johannessen

Kunnskapsledd nr. 1: Lokalhistorisk søk

En essensiell del av UEP er å dykke dypt ned i lokalhistorie, som jeg kaller kunnskapsledd nummer en. Jeg anser det som avgjørende å forstå de områdene jeg jobber med, samt få innsikt i intrigene og utfordringene som kan møte meg i planleggingen og kommunens videre utvikling. Jeg tror på betydningen av å danne forbindelse med lokalsamfunnet jeg studerer, jobber med eller prøver å utvikle. Derfor legger jeg stor vekt på å utforske historien til kommunen og spesielt Lillestrøm by, den «lille» byen like utenfor hovedstaden.

Gjennom undersøkelser i lokalhistoriske bøker har jeg sett nærmere på hvordan samfunnet bygde opp denne byen og hvilke faktorer som har bidratt til tiltrekking av mennesker fra forskjellige steder. Jeg ser nærmere på de ulike elementene som har formet byens utvikling – fra de første bosetningene til oppbyggingen av infrastruktur, og viktige hendelser som har preget Lillestrøm opp gjennom årene. Ved å forstå byens historie og hva som gjør den unik, får jeg et solid fundament for å kunne presentere forslag for videreutvikling og planlegging for fremtiden.

Gjennom denne undersøkelsen ønsker jeg å kaste lys over historiske sammenhenger, identifisere mønstre og trekke lærdommer fra fortiden. Jeg søker å avdekke hvordan Lillestrøms historie har påvirket dagens samfunn, samt hvilken rolle den kan spille i fremtidige planleggings- og utviklingsprosesser. Ved å dykke ned i lokalhistorien legger jeg grunnlaget for en helhetlig forståelse av byen og gir meg muligheten til å utforske potensialet for bærekraftig og inkluderende vekst i fremtiden. En av bøkene jeg har undersøkt er Slottemo (2012).

Skedsmo: En historie om samhold og splittelse, av Hilde Gunn Slottemo (2012)

I denne masteroppgaven har jeg prøvd å benytte en grundig og analytisk tilnærming til forskningsmaterialet. Boken «Skedsmo: en historie om samhold og splittelse», gir en dyptgående og omfattende analyse av livet i Skedsmo kommune på midten av 1800-tallet, og tar for seg ulike sentrale faktorer som har påvirket kommunens utvikling opp gjennom historien. Den behandler spesifikt nærheten til Kristiania/Oslo, betydningen av jernbanetrafikk, innvirkningen av flyplasser, samt elvens rolle som både levebrød og attraksjon.

Slottemo's verk tar også opp det komplekse spørsmålet om identitet blant innbyggerne i Skedsmo/Lillestrøm, og utforsker deres forhistorie på en grundig måte. Kommunen har på mange måter vært preget av en gjennomreisende befolkning, samtidig som den opplever en betydelig vekst og utfordringer knyttet til en utydelig identitet, slik forfatteren beskriver det. Boken gir en dyp innsikt i kommunens stadige endringer og har en tydelig vektlegging av arbeiderklassens sterke røtter, noe som også er av stor relevans for denne masteroppgaven. Gjennom analysen besvarer boken på en overbevisende måte spørsmålet om hva som binder kommunen sammen og hva innbyggerne i Skedsmo/Lillestrøm har til felles.

Dette litterære verket, med sin grundige tilnærming til Skedsmo kommunes historie og identitet, utgjør en viktig og verdifull kilde for oppgaven. Gjennom en nøye utforskning av bokens innhold og metode, har jeg kunnet utvikle en dypere forståelse av kommunens historiske kontekst, sosiale dynamikk og kulturelle utvikling. Denne akademiske tilnærmingen har tilrettelagt for en kritisk analyse og refleksjon rundt innbyggernes felles trekk og de forholdene som har formet deres identitet. Bokens innsikter har derfor spilt en avgjørende rolle for å kunne drøfte og formulere relevante perspektiver innenfor denne masteroppgavens forskningsområde.

Lillestrøm 1960-1990: fra tettsted til by, en reise i bilder, av Lillestrøm fondet (2012)

Er en visuell dokumentasjon av Lillestrøms transformasjon fra et tettsted til en by i perioden mellom 1960 og 1990. Boken presenterer over 300 bilder, med noe enkel bildetekst som beskriver hendelser og begivenheter som fant sted i denne perioden. Gjennom disse bildene og tilhørende beskrivelser får jeg som leser en mulighet til å oppnå en dypere forståelse og tilknytning til området jeg jobber med.

Boken gir et innblikk i ulike aspekter ved Lillestrøms historie i den aktuelle tidsperioden. For eksempel blir avslutningen av dampagbrukene, brannene som påvirket byen og historiske bygninger som en gang preget Lillestrøm, fremstilt og beskrevet. Dette er viktige elementer for å kunne danne en bedre forståelse av identiteten til Lillestrøm og utvikle en dypere tilknytning til det. Det fremheves også at det har vært flere branner opp gjennom historien, noe som kanskje ikke er overraskende for et tettsted med trehus i tre etasjer, som også er kjent som "flisbyen". Likevel er det viktig å forstå alle tragediene og oppturene som byen har opplevd. Dette inkluderer også flommer som har formet elvebredden og branner som har ført

til modernisering av gater og hus. Det nevnes også at boken gir et interessant overblikk over utviklingen av store næringslivsmesser som tidligere ble avholdt i telt på 1970-tallet, og som i moderne tid har utviklet seg til å bli vertskap for Norges varemesse.

Bokens visuelle fremstilling og tilhørende tekst bidrar til å gi en oversikt over Lillestrøms transformasjon og utvikling i den angitte perioden. Dette gir leseren en innsikt i byens historie, kulturelle endringer og transformasjonen fra tettsted til by. Det kan også bidra til å skape en forbindelse mellom leseren og området som studeres, samt øke interessen for å utforske og forstå Lillestrøms historie ytterligere.

[Kunnskapsledd nr. 2: Teorien \(Litteratursøk\)](#)

En viktig del av min forskning innebærer et grundig litteratursøk i bøker av anerkjente forfatters verk for å utvikle en dypere forståelse av sammenhengen mellom tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by. I denne delen av studien har jeg spesifikt fokusert på følgende bøker som anerkjente kilder:

1. *"The Death and Life of Great American Cities"* av Jane Jacobs (2011): Denne klassiske boken innen urban planlegging utforsker betydningen av mangfoldige nabolag, fotgjengervennlige gater og sosial interaksjon i bymiljøer. Gjennom søket i Jacobs' arbeid har jeg fått innsikt i konsepter som fellesskap, tilhørighet og betydningen av sosiale interaksjoner for å skape levende bysamfunn.

2. *"Triumph of the City"* av Edward Glaeser (2011): I denne boken utforsker Glaeser fordelene med byer og argumenterer for at de er motorer for økonomisk vekst, innovasjon og bærekraft. Gjennom litteratursøket har jeg fått innsikt i Glaesers perspektiver på urban utvikling, inkludert betydningen av spesialisering, agglomerering av industrier og bærekraftige transportløsninger.

3. *"Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design"* av Charles Montgomery (2013): Denne boken utforsker forholdet mellom urban design og menneskelig lykke. Montgomery argumenterer for at bymiljøer kan utformes for å fremme lykke, sosial tilknytning og fellesskap. Gjennom søket i Montgomerys arbeid har jeg fått innsikt i

konseppter som betydningen av offentlige rom, sosiale interaksjoner og tilhørighet for menneskelig trivsel i byer.

4. "The Social Life of Small Urban Space" av William H. Whyte (1980): I denne boken utforsker Whyte bruken av små urbane rom og offentlige plasser. Han analyserer hvordan disse rommene kan bidra til sosial interaksjon, tilhørighet og fellesskap. Gjennom litteratursøket har jeg fått innsikt i Whytes perspektiver på betydningen av urbane rom for menneskelig tilknytning og trivsel.

Disse bøkene har dannet grunnlaget for mitt litteratursøk, der jeg har undersøkt og sammenlignet dem for å identifisere sentrale temaer, konsepter og teoretiske perspektiver som er relevante for min forskning om tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by. Ved å trekke på disse verkene har jeg utviklet en dypere forståelse av teoretiske rammeverk og ideer som har formet feltet, og dette har bidratt til å informere og styrke argumentasjonen min i oppgaven.

Jeg har også gjennomført en kritisk vurdering av kildene, inkludert vurdering av deres pålitelighet, relevans og troverdighet. Dette er viktig for å sikre at jeg benytter meg av pålitelig og troverdig informasjon i min prosjektbaserte oppgave.

[Kunnskapsledd nr. 3: Empirien](#)

I empiridelen av oppgaven kombinerer jeg min personlige erfaring som assisterende prosjektleder i Lillestrøm kommune med tilgangen til essensielle dokumenter og et tett samarbeid med de som har prosjektert dem. Gjennom min rolle har jeg aktivt deltatt i og observert viktige møter med alt fra folkerepresentanter til utbyggere.

I tillegg har jeg hatt privilegiet av å få tilgang til relevante dokumenter som rapporter, planer og prosjektdokumentasjon, som har dannet grunnlaget for min empiriske analyse. Samtidig har jeg samarbeidet tett med de involverte aktørene for å forstå konteksten, intensjonene og utfordringene knyttet til disse dokumentene. Dette kombinerte datamaterialet og samarbeidet bidrar til en dypere og mer omfattende forståelse av temaet i oppgaven.

Dokumentanalyse

Dokumentanalyse er en anerkjent forskningsmetode som innebærer grundig analyse av skriftlig eller visuelt materiale for å få innsikt i sosiale, historiske og kulturelle sammenhenger (Grønmo, 2016). I denne studien har jeg benyttet dokumentanalyse som en metode for å utforske tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by.

I dokumentanalysen har jeg spesifikt fokusert på en rekke kommunale dokumenter som er direkte knyttet til Lillestrøm kommune, enten utarbeidet av kommunen selv eller bestilt av kommunen. Disse dokumentene inkluderer offisielle rapporter, strategiske planer, politiske vedtak, reguleringsplaner og andre relevante skriftlige kilder. Ved å analysere disse dokumentene har jeg ønsket å få innsikt i kommunens offisielle perspektiver, politiske prioriteringer og planer for byutvikling og tilhørighet i Lillestrøm.

I utvelgelsen av dokumentene har jeg vurdert deres relevans for forskningsspørsmålet, tilgjengelighet og kredibilitet. Jeg har også tatt hensyn til de etiske retningslinjene knyttet til bruk av slike dokumenter, inkludert opphavsrett og personvern. Jeg har nøye lest og markert relevante deler av dokumentene, og har identifisert nøkkeltemaer, ideer og konsepter som er relevante for studiens problemstilling. Dataene som er samlet inn gjennom dokumentanalysen, er deretter blitt analysert for å identifisere mønstre, temaer og innsikter som støtter oppgavens argumentasjon og forskningsspørsmål. Funnene fra dataanalysen blir presentert i oppgaven ved bruk av sitater og eksempler fra dokumentene, for å underbygge og støtte oppgavens argumenter og konklusjoner.

I gjennomføringen av dokumentanalysen har jeg vært oppmerksom på etiske hensyn, som respekt for opphavsrett og kildekritikk. Det er viktig å kritisk vurdere dokumentene som kilder og å sikre at deres kredibilitet og pålitelighet blir grundig vurdert. Ved å anvende dokumentanalyse som en metode, har jeg ønsket å tilføre en dyptgående forståelse av dokumentenes innhold og deres betydning for å utforske tilhørighet og urban planlegging i Lillestrøm by.

Deltagende observasjon

Deltagende observasjon er en forskningsmetode som innebærer å være aktiv deltaker i en sosial kontekst eller et fellesskap for å observere og samle inn data (Tjora, 2021). Metoden

involverer at forskeren blir en del av det sosiale miljøet og engasjerer seg i de daglige aktivitetene, samhandlingene og beslutningsprosessene som foregår. Dette gjøres med det formål å oppnå en dypere forståelse av fenomenet som studeres og å få innsikt i de implisitte og eksplisitte normene, verdier og praksiser som preger miljøet.

I mitt tilfelle har jeg anvendt deltagende observasjon som en metode for å utforske og undersøke Lillestrøm kommunes utvikling og beslutningsprosesser. Som en aktiv deltaker i arbeidet med beslutningstakere, politikere og interessenter, har jeg hatt muligheten til å observere og delta i ulike møter, diskusjoner og prosesser som angår byens utvikling. Gjennom denne tilnærmingen har jeg kunnet oppnå en dypere innsikt i hvordan beslutninger blir tatt, hvilke interesser og hensyn som påvirker dem, og hvordan ulike aktører samhandler og påvirker utviklingen. Ved å være til stede i disse sosiale kontekstene har jeg hatt muligheten til å observere situasjoner og dynamikken i sanntid, samt å oppnå en mer nyansert forståelse av kompleksiteten og konteksten rundt beslutningstakingen i Lillestrøm. Gjennom aktiv deltakelse har jeg også kunnet etablere personlige relasjoner, bygge tillit og ha åpne dialoger med aktørene, noe som har bidratt til en mer intim innsikt og informasjon.

Deltagende observasjon som metode har sine styrker og begrensninger. En styrke er at den gir en unik mulighet til å få førstehåndsdata og en dypere forståelse av det studerte fenomenet. Metoden tillater også identifisering av implisitt kunnskap og kontekstuelle faktorer som ellers kan være vanskelig å fange opp. På den annen side kan det være en utfordring å opprettholde en balanse mellom forskerens rolle som deltaker og som observerende forsker, og det er viktig å være bevisst sin egen subjektivitet og eventuelle påvirkning på miljøet.

Gjennom deltagende observasjon har jeg kunnet bidra med et unikt perspektiv på Lillestrøm kommunes utvikling og beslutningsprosesser. Metoden har gitt meg et inngående innblikk i de komplekse sosiale og politiske dynamikkene i byen. Ved å kombinere denne tilnærmingen med andre datakilder som dokumentanalyse og intervjuer, har jeg arbeidet for å oppnå en mer helhetlig og pålitelig analyse av Lillestrøms utvikling.

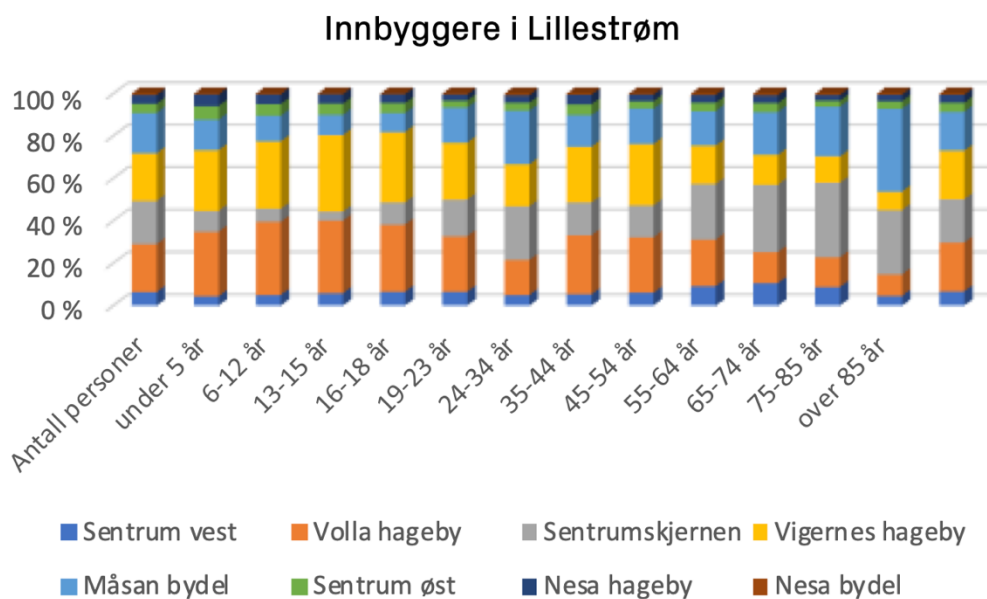
Lillestrøm

Lillestrøm er en kommune øst for Oslo og Lørenskog, det tilhører nedre Romerike. Romerike som region var et selvstendig politisk styre til ca. år 1000 (Askheim, 2021). Romerike som det fremdeles kalles på folkemunne sprer seg over flere store kommuner, og er delt i øvre og nedre Romerike. Disse kommunene samarbeider om kultur, utvikling og beredskap, Lillestrøm by er hovedsenteret for Nedre Romerike.

Lillestrøm kommune er relativt nytt som styresett, da Lillestrøm by pleide å ligge i skedsmo kommune som ble den 01.01.2020 offisielt slått sammen med kommunene Sørums og Fet (Lillestrøm kommune, 2020). Siden Lillestrøm som by har vokst frem som det største området i kommunen, og med mest vekst, ble valget om nytt navn på felles kommunen gjort til Lillestrøm kommune.

Demografi

Kommunen består av 92.324 innbyggere i utgangen av 1. kvartal av 2023, og anses som en av de mest voksende kommunene i Norge (Statistisk sentralbyrå, 2023). Kommunen anses som å være en del av Stor-Oslo som er et begrep brukt for Oslo kommune og 30 nærliggende kommuner. Befolkningen i og omkring Oslo er nært tilknyttet hverandre med tanke på jobber, varehandel og offentlig tjenester. Stor-Oslo kommunene jobber også tett med hverandre opp mot kollektivtransport og veinett (Askheim, 2021).



Bilde 5, Tall fra kommunens kartdatabase Archgis (2019), diagrammet viser de forskjellige aldergruppene fordelt på de forskjellige bydelene i Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)

Lillestrøm by er hjemmet til omtrent 14 000 innbyggere. Ved å analysere kommunens demografiske kart fra 2019, kan vi få innsikt i bosettingsmønstre og befolkningsfordelingen i ulike deler av byen. En stor del av barnefamiliene bor i hagebyene Volla, Vigernes og Måsan, hvor det er flest eneboliger i Lillestrøm (se figur). De eldste innbyggerne bor hovedsakelig i sentrum vest og sentrumskjernen, hvor flertallet av bebyggelsen er leiligheter.

I Lillestrøm sentrum domineres boligbyggingen av leiligheter. Prisene er ofte høye, og kan dermed være uoverkommelige for enkelte kjøpere. Det er vanlig at eldre selger sine eneboliger og flytter inn i større leiligheter. Mindre leiligheter befinner seg vanligvis i de lavere etasjene og har dårligere lysforhold og mindre private uteplasser. Det er få barnefamilier som flytter inn i de nye leilighetene i byen. Hagebyen i Lillestrøm tilbyr en høy boligkvalitet. Imidlertid observeres det en trend med fortetting i hagebyen, der eldre boliger rives for å gi plass til tomannsboliger eller større eneboliger, som selges til høyere priser. (Lillestrøm kommune, 2020) Prisene på eldre eneboliger har også økt, men ligger fortsatt noe under prisen på nybygg. Hagebyen har flest barnefamilier, der det er plass til private hager og lekeområder.

Lillestrøms historiske identitet

Dette kapitlet tar for seg historien som har formet Lillestrøm igjennom årene, med spesielt søkelys på hva som fikk folk til tettstedet, og hvordan Lillestrøm formet seg fra bondesamfunn til en av Norges mest voksende byer. Målet med dette kunnskapsleddet er å finne en sammenheng mellom fortid og fremtid. I følge Slottemo er det mange solskinnshistorier når det kommer til hvordan byene i landet har vokst frem, men historien om Lillestrøm by er ikke en av dem (Slottemo, 2012).

Lokalhistorie

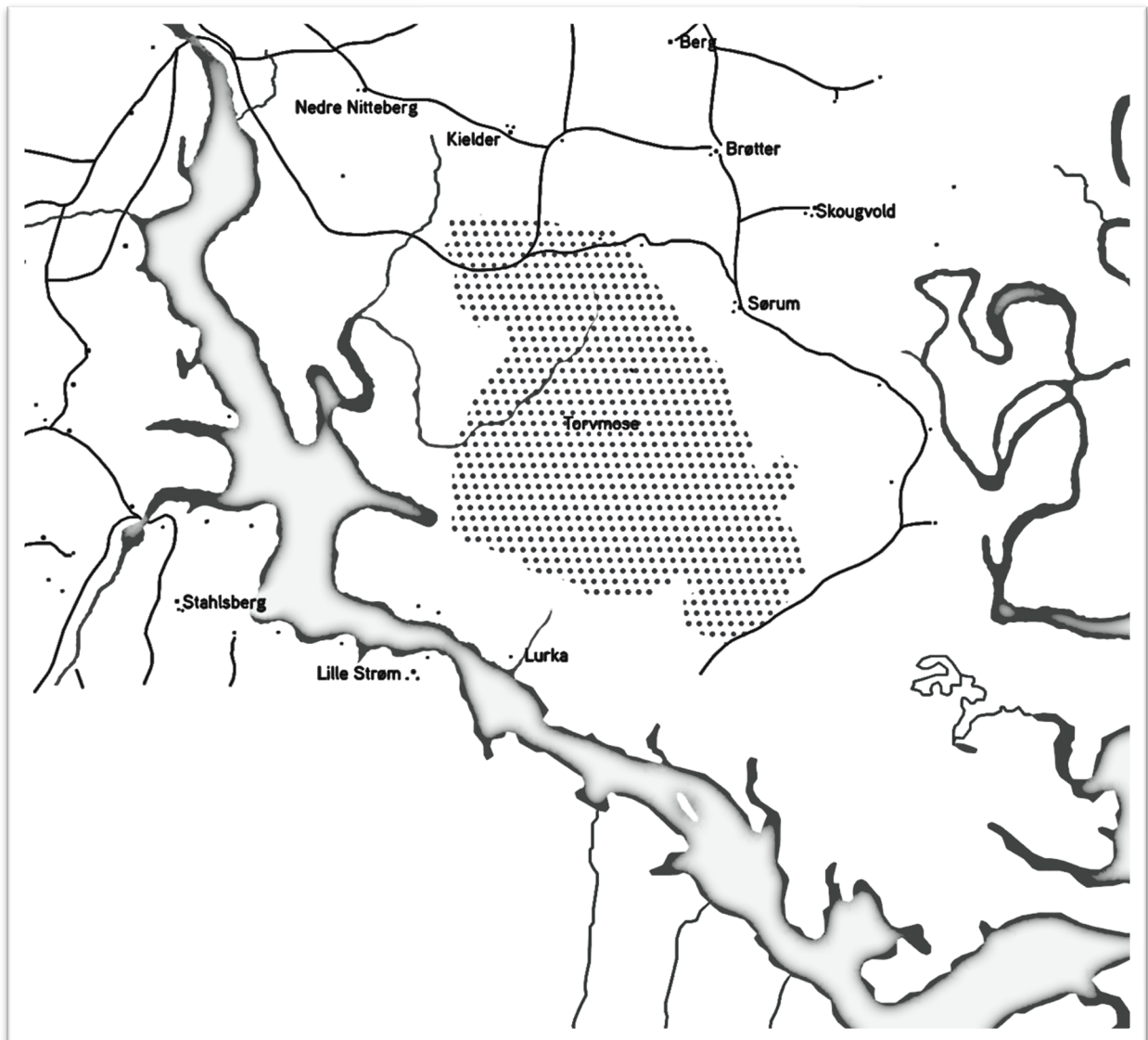
I forskningsprosessen har relevante bøker blitt anvendt for å fremskaffe nødvendig informasjon om Lillestrøms historiske bakgrunn, grunnleggende forutsetninger og potensielle knutepunkter som er avgjørende for byens eksistens. En inngående forståelse av Lillestrøms livsgrunnlag og den historiske utviklingen som har formet byen, utgjør en vesentlig faktor for et grundig og helhetlig syn om byen og dens urbane transformasjon. Gjennom litteraturen har jeg utforsket viktige elementer som har bidratt til etableringen og veksten av Lillestrøm som en urban enhet. Dette inkluderer undersøkelse av byens økonomiske grunnlag, historiske hendelser, befolkningsvekst, infrastrukturutvikling og endringer i det sosiale og kulturelle landskapet. Ved å dykke ned i bøkene innhold og analysere forfatterens perspektiver, har jeg kunnet avdekke sammenhenger og sammenligne tidligere erfaringer med dagens situasjon i Lillestrøm.

Gjennom å studere lokalhistoriske bøker har jeg også fått innsikt i byens fundamentale identitet og de sentrale driverne som har formet dens utvikling. Dette har gitt meg en solid teoretisk og historisk forankring for å kunne drøfte Lillestrøms nåværende utfordringer og fremtidige muligheter. Ved å analysere og reflektere over byens historie og eksisterende litteratur har jeg fått et dypere innblikk i byens kompleksitet, og dette har bidratt til å informere mine egne betraktninger og anbefalinger for videre forskning og planlegging. Ved å bruke kunnskapen og innsiktene som er avdekket gjennom lokallitteratursøket, har jeg kunnet etablere en solid plattform for å videre utforske Lillestrøms urbanisering og identitetsutvikling. Denne akademiske tilnærmingen har gjort det mulig for meg å kritisk vurdere eksisterende teorier og konsepter, og anvende denne kunnskapen for å utvikle nye perspektiver og tilnærminger til byplanlegging og urban utvikling i Lillestrøm.

Tidslinje, fra bondesamfunn til by i massiv vekst

Tidslinjen går igjennom utviklingen fra et mindretall gårder på nedre Romerike til tettsteds utvikling og senere en by som infrastruktur knutepunkt og store vekstambisjoner. Her skal jeg se på hva som har vært starten Lillestrøm og den store utviklingen.

Bøndene på Lille strøm gård, 1775



Bilde 6, 1775 plan kart over Bondesamfunnet i dagens Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)

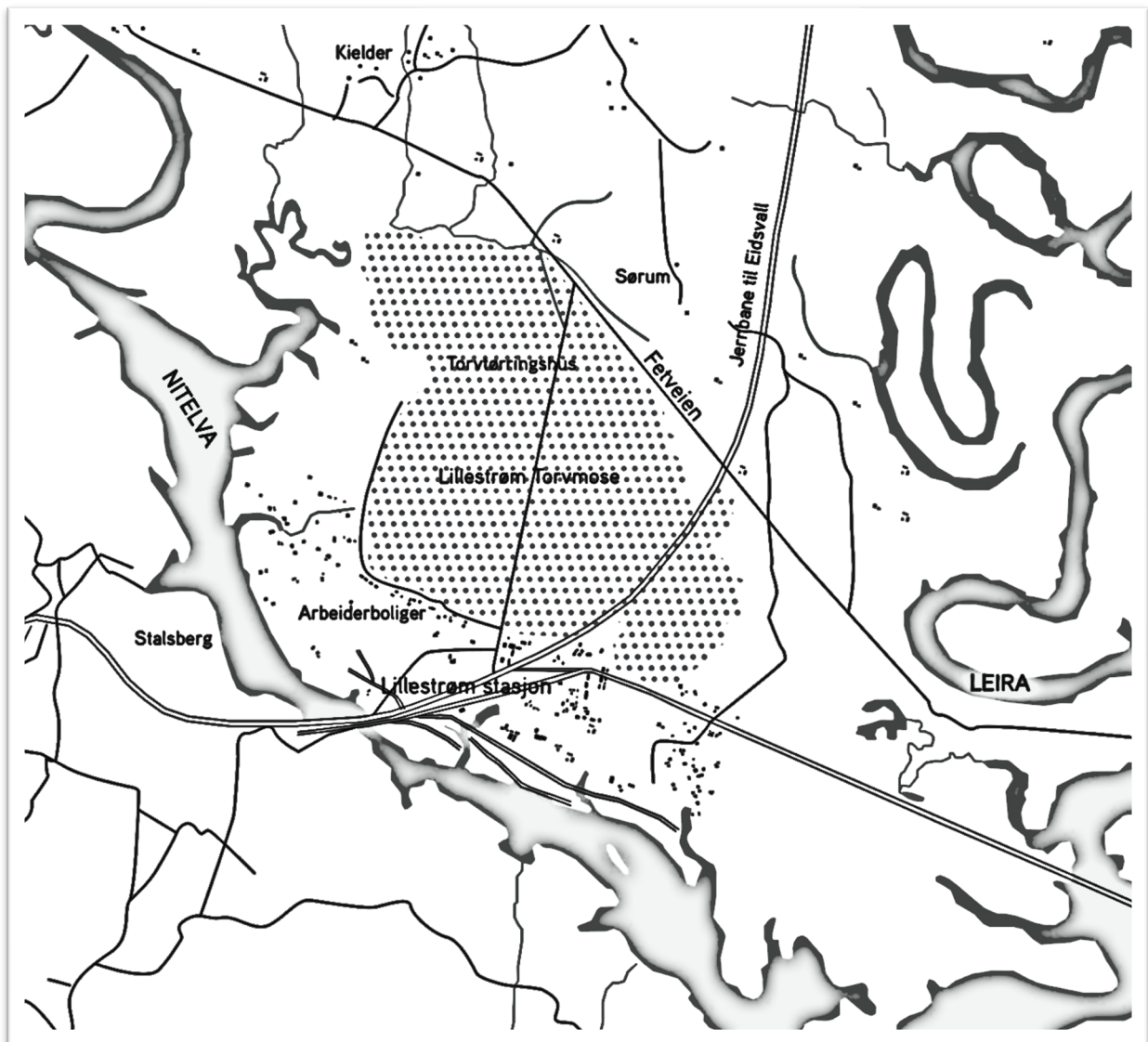
I år 1775 var det som nå utgjør Lillestrøm by hovedsakelig preget av et større myrområde. Dette territoriet forble i stor grad urørt og var lite befolket (Lillestrøm kommune, 2021). Kun et begrenset antall gårder og husmannsplasser fantes i området. Lillestrøm var kjennetegnet av et utfordrende landskap. De store myrområdene utgjorde en betydelig hindring for

jordbruksaktiviteter og etableringen av permanent bosetning. Derfor valgte svært få mennesker å slå seg ned her. De få gårdene som eksisterte, var avhengige av intensivt arbeid for å utnytte de begrensede ressursene i området.

På kartet over ser du Lillestrøm, der navnet til byen kommer i fra, den gang lå det på rælingen siden av elven. Lille strøm (2 delt) gård som originalt befant seg på motsatt side av Nitelva, i dagens Rælingen kommune ga navnet til togstasjonen Lille strøm stasjon. Denne togbanen ble i 1857 vedtatt å videreutvikles helt til Kongsvinger og siden det ikke var plass til å skifte toglinjer i Rælingen ble det vedtatt å flytte Lille strøm stasjon over elven der de tok navnet Lillestrøm. Det er i disse årene starten på en massiv tilflytning til Lillestrøm ble til.

Bøndernes formet det som i dag skulle bli Lillestrøm, en by som ble bygd opp gjennom hardt arbeid med tunge yrker. Forfatteren Slottemo (2012) beskriver det hele som «Ei elendig historie». Det var lite bybebyggelse og stort preg av jordbruksvirksomhet rundt hele Nitelva. Det var mye grønnsaksdyrking når sesongen gjorde dette mulig, med gjødsel fra utedoene i Kristiania (Oslo) og Oslo renholdsverk på Sørumsund. Om vinterne var det isblokkklaging og frakting over Nitelva som sysselsatte befolkningen. I tillegg til jordbruket var skogen en avgjørende ressurs for den lokale befolkningen. Den ble benyttet til tømmerproduksjon, brensel og beite for husdyrene. Elven som strømmet gjennom området, ble også utnyttet som både vannkilde og transportrute for handel med omkringliggende områder (Slottemo, 2012).

Lillestrøm bebyggelsen 1875

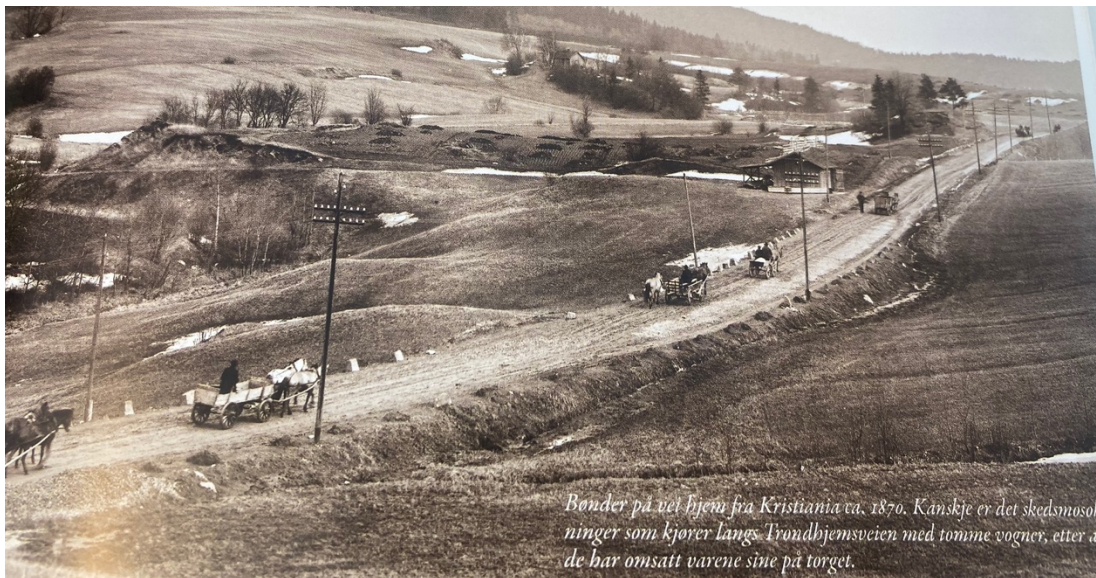


Bilde 7, 1875 Plankart som viser Industrialiseringen og jernbanens påvirkning på sentrum, (Lillestrøm kommune, 2021)

Fra 1850 begynte flere sagbruk å etablere seg langs Nitelva. Åpningen av jernbanen i 1854 bidro til en mer effektiv transport av tømmer, noe som resulterte i økt produksjon. Den betydelige produksjonen i Lillestrøm førte til en vekst i byen, og ny industri ble etablert. Blant disse var et veveri, en såpefabrikk, en skifabrikk og et meieri. Sagbrukenes etablering langs Nitelva ga en viktig impuls til Lillestrøms økonomi. Flyttingen av jernbanesporene økte transport mulighetene, og gjorde det mulig for sagbrukene å øke sin produksjonskapasitet. Sagbruksindustrien spilte en avgjørende rolle i regionens økonomi og tiltok i omfang i takt med den voksende etterspørselen etter tre-produkter.

Det er spesielt et attributt som har påvirket Lillestrøm i massiv grad og det er Nitelva som var Lillestrøms store trekkplaster. Nitelva er en 57-km lang elv og stammer fra det store myrområdet Østmarka, som ligger sørøst for Oslo, og renner ut i Glomma i Fetsund (Askheim, 2021). Elven trakk til seg sagbruk, som brakte med seg jobber og gjorde at kommunen ble et attraktivt sted å flytte til for å kunne forsørge familien. Jobbene som kom langs elven, var stort sett industri. Tømmertransport, kraftproduksjon i form av vannmøller og sagbrukene påvirket skedsmo kommune i lang tid og deres store innflytelse skapte også behov for andre næringer i kommunen. Nye behov måtte dekkes, og næringer som overnattingsteder, spisesteder, skjenkesteder, håndverksbedrifter med mer vokste frem (Slottemo, 2012).

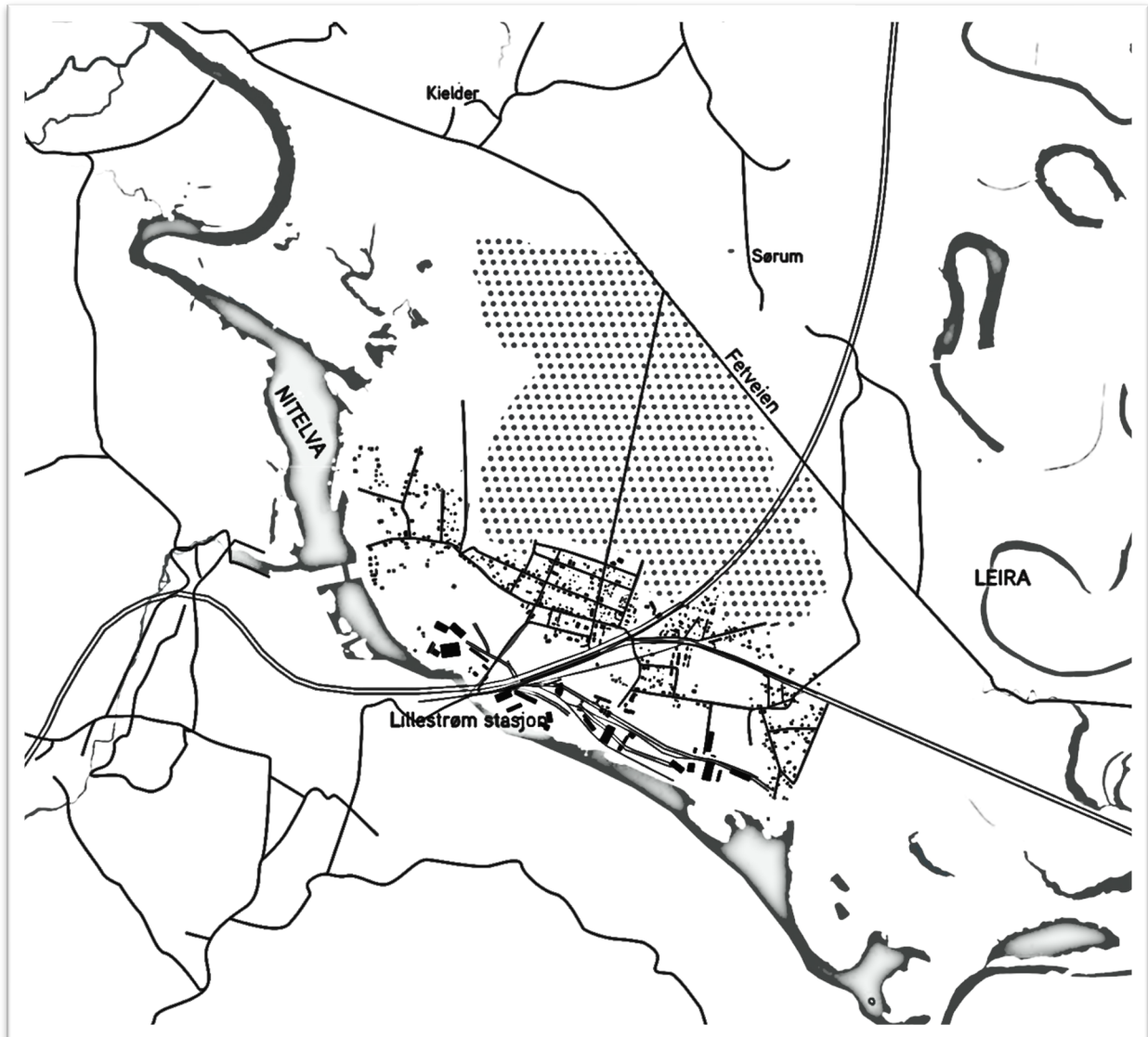
Det å drive sagbruk var ikke allment, fra 1688 til 1860 måtte en ha kongelig privilegium for å kunne drive sagbruksvirksomhet. Dette førte til at veldig få personer satt med stor makt innenfor sagbrukene, disse ble kalt plankeadelen. Siden den norske sagbruksindustrien ikke var spesielt teknologisk utviklet på 1800-tallet, ledet dette til mange 1000 jobber som hadde vært utenkelige i dag. Bare tømmerfrakt skapte rundt 2000 arbeidsplasser (Slottemo, 2012).



Lillestrøm som tettsted var veldig lite og nesten ikke bebygd før avslutningen av sagbruksprivilegiene, da plankeadelen stort sett var lokalisert på Strømmen som er en del av dagens Lillestrøm kommune. Det at privilegiene ble fjernet i kombinasjon med konstruksjonen av den nye toglinjen gjorde at frakten ble effektivisert og elvebredden i Lillestrøm kunne utbygges. Dermed kunne flere bemidlede menn i 1860 åpne sagbruk langs

elven, det tok ikke mange årene før det florerte med jobbmuligheter i dagens Lillestrøm by (Slottemo, 2012).

Lillestrøm som lite tettsted, 1900



Bilde 8, 1900 Plankart som viser videre vekst, industri- og boligbygging (Lillestrøm kommune, 2021)

1900 og utover økte tømmerproduksjonen og den påfølgende økonomiske veksten førte til en utvidelse av Lillestrøm som et industrielt senter. Ny industri som veveriet, såpefabrikken, skifabrikken og meieriet kom til for å dra nytte av mulighetene i Lillestrøm, tilgjengelig landområder, arbeidskraft og ressurser. Veveriet utnyttet lokale tekstilressurser og skapte arbeidsplasser for lokalbefolkningen. Såpefabrikken bidro til produksjon av rengjøringsprodukter, mens skifabrikken utnyttet tilgangen til trevirke for å lage ski. Meieriet

ble et sentralt anlegg for bearbeiding av melk og produksjon av meieriprodukter fra lokale gårder.

Denne industrielle diversifiseringen skapte en enda mer økonomisk vekst og flere arbeidsplasser, dette gjorde at Lillestrøm som tettsted fikk et gradvis mer urbant sentrum med en økende befolkning og et bredere spekter av yrker og industrielle muligheter. Den kombinerte virkningen av sagbrukenes etablering, jernbanetransporten og den påfølgende industrielle utviklingen bidro til å transformere Lillestrøm og skapte store behov for boliger. (Slottemo, 2012)



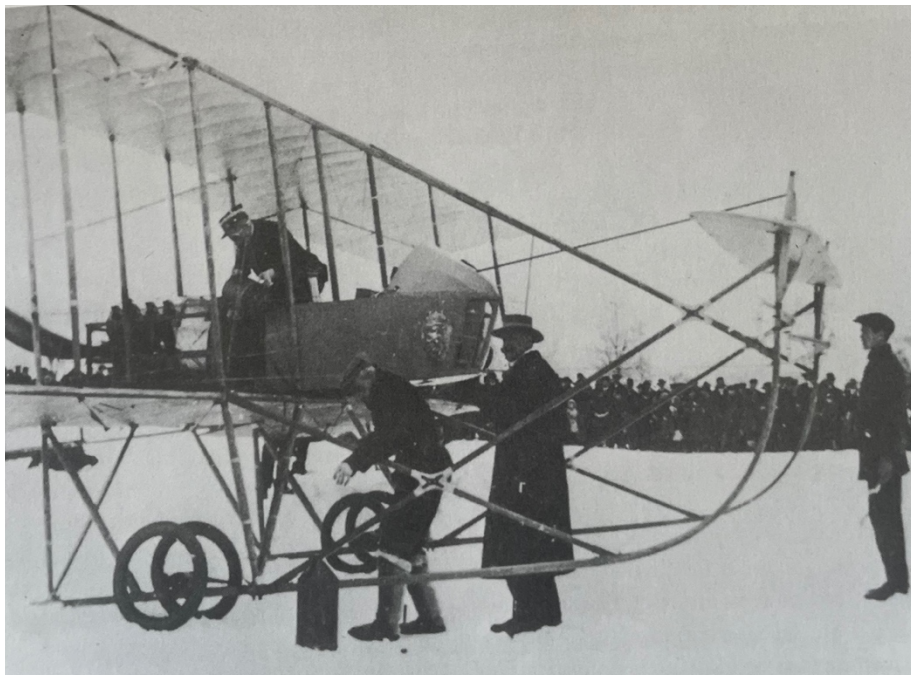
Bilde 9, Lillestrøm Dampsag & Høvleri til venstre og Westye Egeberg & Cos dampsag til høyre. i følge norsk skogbruksmuseum ser bildet i ut til å være tatt ved på strandbakken ved Nitelva i Skedsmo, 1912. Foto: ukjent, hentet hos (Norsk skogmuseum, 1912)

Kjeller flyplass

Kjeller flyplass er en historisk og betydningsfull del av Lillestrøm, som ligger mellom Lillestrøm by og Kjeller. Det er Norges eldste og mest historiske flyplass som fremdeles er i drift (Kjellerairport, 2020). Området har også vært gjenstand for stor oppmerksomhet både

politisk og i lokale medier, da det pågår en lokal debatt om bevaring eller utbygging av området.

Kjeller flyplass er en flystripe som betjener allmennluftfarten og en mindre militærbase, og den befinner seg i overgangen mellom tettstedet Kjeller og Lillestrøm by. Flyplassen ble etablert som en militær flybase i 1912 og har siden den gang utviklet seg til et populært reisemål for private piloter, flyklubber og flyskoler. Kjeller flyplass er viktig for å tilby trening, fritidsflyging og andre luftfartsrelaterte aktiviteter i regionen. Som alle flyplasser har Kjeller også betydelige påvirkninger på miljøet, inkludert støyforurensning, luft- og vannforurensning og ødeleggelse av leveområder.



Bilde 10, En av de første flyene på kjeller flyplass, Franske flytypen "Maurice farmang", der kaptein Einar Sem-Jacobsen fyller bensin. foto: Vinter 1914 Ukjent opprinnelse (sandnes, 2017)

Lillestrøm som noe utviklet tettsted, 1956



Bilde 11, 1956 Plankart som viser utviklingen i etterkrigstiden som fulgt av 1947-planen, (Lillestrøm kommune, ,2020)

Etterkrigstiden og 1947-planen markerte viktige milepæl i utviklingen av Lillestrøm som et urbant tettsted. I 1912 åpnet Norges første flyplass på Kjeller, noe som ble et betydelig bidrag til byens vekst (Bevar-kjeller, u.å.). Etter andre verdenskrig fortsatte Lillestrøm å ekspandere, og det oppstod behov for større områder til utbygging. Byplanen fra 1947 ble utarbeidet med utgangspunkt i det eksisterende gatebildet mellom villaene, og den la til rette for utviklingen av en rekke nye kvartaler i Lillestrøm. Dette planleggingsverktøyet var av stor betydning for å regulere byens vekst og sikre en bærekraftig utvikling (Lillestrøm kommune, 2021).

I løpet av denne perioden gjennomgikk Lillestrøm en betydelig transformasjon. Tettstedet gikk fra å være primært en industri til å bli et viktig handels- og servicesenter. Den økende urbaniseringen førte til mer skifte i økonomisk område, der handelsvirksomhet og

serviceindustri begynte å dominere bybildet. Denne transformasjonen ble drevet av flere faktorer. Byplanen fra 1947 ga rom for utviklingen av nye forretningskvartaler og handelsområder, som bidro til økt kommersiell aktivitet. I tillegg var den strategiske beliggenheten til Oslo, med god tilgjengelighet til både jernbane- og veiforbindelser, en viktig faktor for Lillestrøm utvikling som et handelssenter.

Den økende betydningen av handel og tjenesteyting førte til et bredere spekter av arbeidsplasser og en diversifisering av næringslivet i Lillestrøm. Tettstedet trakk til seg handelsbedrifter, restauranter, hoteller og andre servicetilbud som betjente både lokalbefolkningen og besøkende fra regionen. Som et resultat av etterkrigstidens utvikling og implementeringen av byplanen fra 1947, transformerte Lillestrøm seg fra en industriell by til et viktig knutepunkt for transport, handel og tjenester. Denne transformasjonen hadde en betydelig innvirkning på tettstedets økonomi, befolkning og kulturelle landskap, og banet vei for den videre veksten og utviklingen Lillestrøm har opplevd. (Lillestrøm kommune, 2021)

Selv om sagbrukene hadde satt sine spor og brakt mange jobber og økt næringsliv til tettstedet var sagbruksnæringen veldig preget av branner, flommer og konkurranse fra andre sagbruk. Om ikke sagbruket brant ned var det ikke uvanlig at enn ble utkonkurrert av de mange andre i nærområdene og erklært konkurs. Siste store sagbruk i Lillestrøm brant ned i 1965 og da avviklet også næringen i tettstedet. Selv om næringen brått ble avviklet, har den fremdeles klart å forme dagens inntrykk på byen, på folkemunne kaller man fremdeles Lillestrøm by for «flisbyen» (Slottemo, 2012).

Lillestrøm som utviklet tettsted, 1975

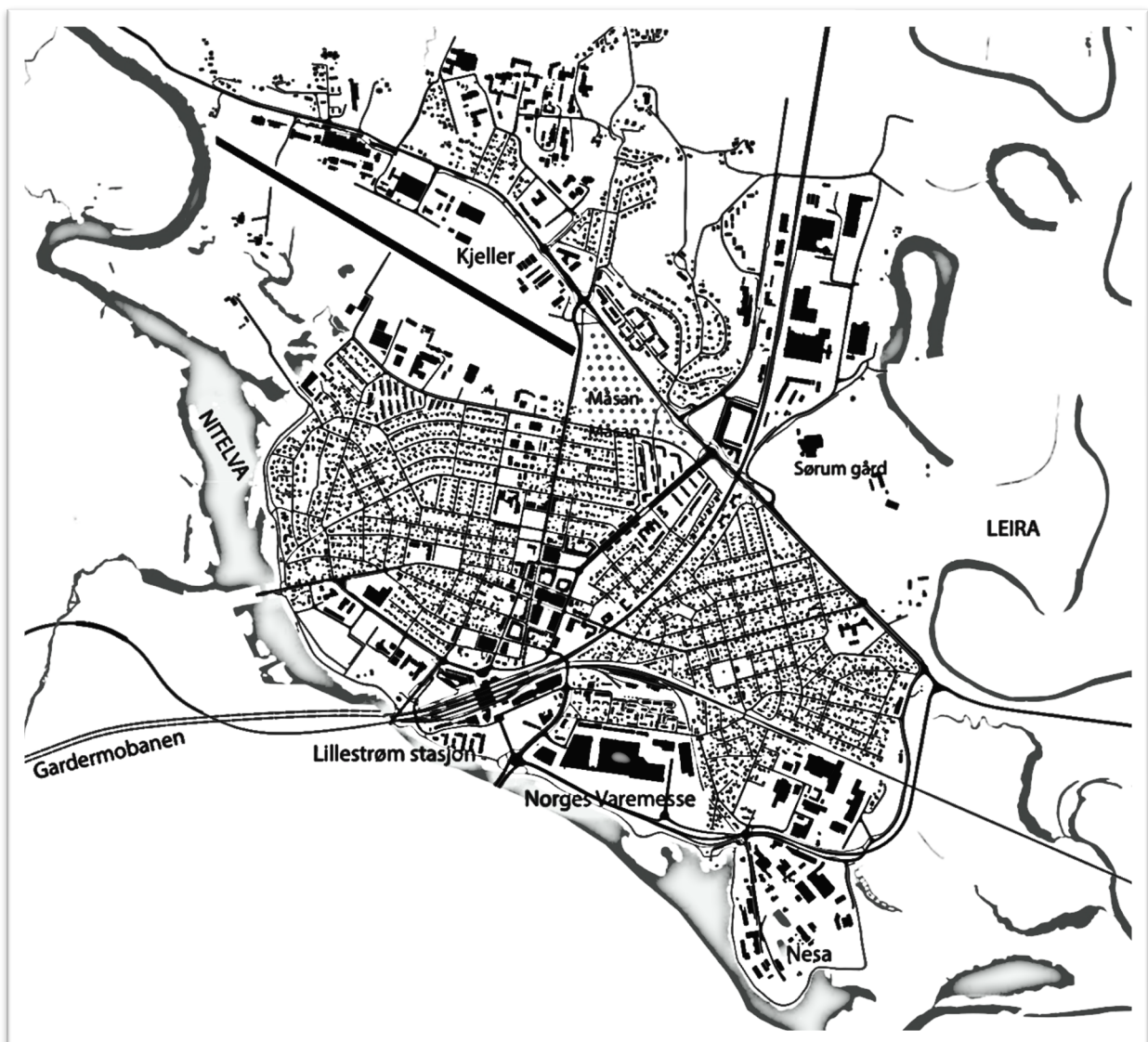


Bilde 12, 1975 Plankart som viser utvidelsen av sentrumsplanen og trafikkeffektiviseringen i tettstedet Lillestrøm, (Lillestrøm kommune, 2021)

På 1980-tallet oppstod forventninger om at Lillestrøm skulle utvikles som et regionsenter på Nedre Romerike. Dette kravet innebar også behovet for betydelige forbedringer og utvidelser av trafikksystemet i området. På denne tiden var biltrafikk mye mer prioritert i planleggingen. Sentrumsplanen for Lillestrøm, som ble utarbeidet i 1987, la stor vekt på trafikkeffektivitet og introduserte konseptet med sentrumsringen og rundkjøringer i bykjernen. Planleggingen av sentrumsringen og de tilknyttede rundkjøringene var et strategisk grep for å bedre trafikkflyten og redusere belastningen i Lillestrøm sentrum. Ved å innføre et system med rundkjøringer ble det håpet at trafikken kunne strømme mer sømløst gjennom byen, samtidig som det skapte bedre tilgang til ulike deler av sentrum og økte trafiksikkerheten.

Sentrumsplanen tok også hensyn til behovet for infrastrukturtilpasninger i forbindelse med den økte statusen som regionsenter. Dette inkluderte utvidelser av veisystemet, forbedringer av kollektivtransporttilbudet og utvikling av parkeringsfasiliteter som parkering under Lillestrøm torg og Stortorget litt lenger nord, dette for å imøtekomme den økende mengden av besøkende til Lillestrøm. Gjennom implementeringen av sentrumsplanen og innføringen av sentrumsringen med rundkjøringer, oppnådde Lillestrøm en mer effektiv og trafiksikker bystruktur (Lillestrøm kommune, 2021).

Lillestrøm med fersk bystatus, 2003



Bilde 13, 2003 Plankart over Lillestrøm med fersk bystatus, her har Norges Varehusmesse og Gardermobanen kommet til sentrum, (Lillestrøm kommune, 2021)

Rundt år 2000 ble en betydelig infrastrukturell milepæl nådd da Riksvei 159 åpnet med en sammenhengende tunnel fra Lillestrøm til Lørenskog og riksvei videre til Oslo. Dette skapte en direkte og forbedret transportforbindelse til byen fra hovedstaden igjennom Lørenskog.

I 1997 ble Gardermobanen åpnet, og dette utløste en bølge av byggepress i Lillestrøm. jernbanen, med sin tilknytning til Oslo Lufthavn Gardermoen, bidro til økt tilgjengelighet og knyttet Lillestrøm tettere til både nasjonale og internasjonale reisemuligheter. Denne infrastruktur utviklingen ga et betydelig løft for tettstedet. Samme år fikk Lillestrøm bystatus, og det er spesielt Gardermobanen som får æren for overgangen fra tettsted til by. Dette markerte et nytt punkt for Lillestrøm, det er ikke lenger kun et tettsted med nærhet til Oslo, men nå også nærhet til omverden.

I år 2000 åpnet Norges Varemesse i Lillestrøm, noe som ytterligere bidro til byens vekst og potensial som handels- og arrangementsdestinasjon. Norges Varemesse har blitt et viktig møtested for næringslivet, og arrangementene som holdes der tiltrekker besøkende og utstillere fra hele landet. Dette er en nasjonal arena med gigantiske lokaler. Her vises det årlig frem båter, biler, hus og hytter, og er et samlingspunkt for mange bransjer i Norge og Skandinavia.

En annen betydelig hendelse var åpningen av byens gågate, Storgata, i 2009. Dette tiltaket forvandlet byens sentrum til et mer fotgjengervennlig og attraktivt gangområde. Storgata ble et pulserende hjerte for handel, kafeer og kulturelle arrangementer, og det bidro til å styrke byens identitet som et livlig og levende bymiljø. I samme år ble "Byutvikling og urban strategi - 2050 perspektiv" vedtatt. Dette dokumentet la grunnlaget for en helhetlig og fremtidsrettet tilnærming til byplanlegging og byutvikling i Lillestrøm. Strategien hadde et langsiktig perspektiv og tok hensyn til bærekraft, miljøhensyn, klimaendringer og behovet for en godt balansert byutvikling (Lillestrøm kommune, 2021).

Denne perioden med betydelige infrastrukturutvidelser og vedtak av byutviklingsstrategien i 2009 bidro til å forme Lillestrøm som en moderne og fremtidsrettet by. Byen ble bedre tilknyttet regionale og nasjonale transportnettverk, samtidig som den styrket sin posisjon som et viktig handels- og arrangementssted. Med den langsiktige strategien er det et håp om at

Lillestrøm fortsatt vil vokse og blomstre som en attraktiv by for innbyggere, næringsliv og besøkende i mange år fremover (Lillestrøm kommune, 2021).

Nitelvas velsignelse og forbannelse

Det blir ofte beskrevet i lokalhistoriebøkene om de mange gode tingene Nitelva brakte med seg, men elven har også tatt mye fra Lillestrømlingene. Flom har vært et gjentakende problem langs Nitelva i Lillestrøm og omegn. Tidligere har elva forårsaket betydelige skader på boliger og infrastruktur i perioder med mye nedbør og snøsmelting. En av de mest alvorlige flomhendelsene langs Nitelva skjedde våren 1995, da kraftig regn og snøsmelting førte til at elva fløt over sine bredder og oversvømte store områder av Lillestrøm og Skedsmo. Flommen forårsaket omfattende skader på bygninger og veier, og mange mennesker måtte evakueres fra hjemmene sine (Slottemo, 2012).



Bilde 14, Flommen i Lillestrøm 1910, Foto: ukjent hentet hos (Lensemuseum, 1910)

Siden den gang er det iverksatt ulike tiltak for å redusere faren for flom, blant annet bygging av flombarrierer og restaurering av naturlige flommarker. Risikoen for flom er imidlertid fortsatt en bekymring, spesielt i områder der utviklingen har skjedd i flomutsatte soner.



Bilde 15, Forberedelser på ny flom ved Lillestrøm stasjon, 1995 Foto: (Lensemusem, 1995)

Nitelva har også fått et dårlig omdømme når det gjelder renhet. Dette ryktet kan imidlertid stamme fra atomkraftverket som ligger ved elven, kjent som Kjeller atomkraftverk. Det er begrenset med informasjon om de faktiske utslippene i elven. Hos lokale innbyggere har det imidlertid alltid vært kjent at man ikke bør spise fisken. Dette er nok bare lokal overtro, selv husker jeg de store overskriftene i Romerikes Blad og NRK om krefttilfeller og atomavfall i elven. Meste er tilbakevist, men skremselen sitter mye lenger enn tilbakevisningen av ryktene.

Badet i utslippene

Folks mistanke retter seg mot atomreaktoren på Kjeller som på femti og sekstitallet slapp ut radioaktive stoffer til Nitelva.

En av dem som er glad Kreftregisteret vil undersøke saken er Per Erik Martinsen:

- Det synes jeg er fint at de endelig åpner øynene for at det er mye kreft i området.

Bilde 16, NRK artikkel om atomkraftverkets påvirkning i Lillestrøm, Kjeller og Volla. (NRK, 2004)

Kjeller flyplass sin påvirkning i Lillestrøm

Kjeller lufthavn har spilt en betydelig rolle i å forme bybildet i nærområdene, både når det gjelder fysisk infrastruktur og sosial og økonomisk utvikling. Flyplassens fysiske infrastruktur hatt en direkte innvirkning på området rundt og skapt et naturlig skille mellom Lillestrøm by og tettstedet Kjeller. Flyplassens rullebane, hangarer og andre fasiliteter opptar en betydelig del av land området, og flyplassens beliggenhet har påvirket utviklingen av veier, bygninger og annen infrastruktur i området. I tillegg har flyplassens tilstedeværelse skapt spesifikke design- og sonebestemmelser som har påvirket utviklingen av nærliggende områder.

Flyplassen har også hatt en betydelig økonomisk innvirkning på regionen rundt. Det har vært et knutepunkt for generell hobby luftfart, luftfartsrelaterte virksomheter, luftfartsutdanning og opplæring (Kjellerairport, 2020). Flyplassen har tiltrukket seg ulike selskaper, inkludert luftfartsteknologifirmaer, militærbasen og luftfartsrelaterte industrier, som har skapt arbeidsplasser og drevet økonomisk utvikling i regionen.

Til slutt har flyplassen spilt en sosial rolle i regionen. Det har vært en kilde til stolthet for samfunnet og har bidratt til utviklingen av luftfartskulturen i regionen. Flyplassen har vært vertskap for luftfartsarrangementer og konkurranser, og flyplass-samfunnet har fremmet en følelse av kameratskap og delt lidenskap for luftfart blant piloter, luftfartsentusiaster og fagfolk. Lokalt sies det at flyplassen regnes for å være en av de eldste flyplassene i verden, med en historie tilbake til 1912 da den ble etablert som en militær flyplass. Det er imidlertid ikke en av de eldste flyplassene i verden, da det er flere operative flyplasser som kan dateres lengere tilbake enn 1912.

Lillestrøm i massiv vekst

Byggeboomen i Lillestrøm kan tilskrives ulike faktorer. En av hover faktorene er byens økende befolkning og etterspørsel etter boliger. Lillestrøms praktiske beliggenhet og gode transportforbindelser har gjort det til et attraktivt sted å bo for de som jobber i Oslo, men foretrekker en rimeligere livsstil eller forstadsliv. Denne befolkningsveksten har økt behovet for nye boligutbygginger, noe som har ført til økt byggeaktivitet i området.



Bilde 17, Flyfoto av Lillestrøm stasjon, med sporene inn mot Romeriksporten, rundt ser man mye av bebyggelsen som har kommet opp de siste 10 årene, Foto: NEWSEC

Prosjektet Romeriksporten har hatt en betydelig innvirkning på transportinfrastrukturen i Lillestrøm-regionen. Det innebærer bygging av tunnel- og jernbanesystem som forbinder Lillestrøm med Oslo og omegn, banen kan frakte personer fra Lillestrøm stasjon til Oslo sentral stasjon på kun 10 minutter. Dette prosjektet har forbedret transportforbindelsene, noe som gjør pendlingen mellom Lillestrøm og Oslo enda mer praktisk og effektiv. Den reduserte reisetiden har gjort Lillestrøm til et attraktivt boalternativ for privatpersoner som jobber i Oslo, og har dermed økt etterspørselen etter boliger og bidratt til byggeboomen i byen.

I tillegg har Lillestrøms nærhet til Gardermoen lufthavn spilt en rolle i utviklingen.

Gardermoen er Norges største og en stor internasjonal flyplass som betjener Oslo og omegn. Nærheten til Lillestrøm har gjort byen til et attraktivt sted for bedrifter, spesielt de som driver med logistikk, transport og internasjonal handel. Tilgjengeligheten til flyplassen har forenklet bevegelse av varer og personer, ytterligere drevet økonomisk aktivitet i Lillestrøm og ført til økt etterspørsel etter næringslokaler og kontorutbygginger.

Den kombinerte effekten av prosjektet Romeriksporten og nærheten til Gardermoen lufthavn har styrket Lillestrøms posisjon som et attraktivt sted å bo, jobbe og investere. Den forbedrede transportinfrastrukturen og den enkle tilgangen til både Oslo og internasjonale reiser har bidratt til byggeboomen og den pågående utviklingen i området.

Bevaring eller videre vekst?

Det er store planer om den videre byutvikling i Lillestrøm sentrum og den klare grensen mellom Lillestrøm by og Kjeller området blir mindre og mindre tydelig, rent bortsett fra den mye omdiskuterte flyplassen. Det er fremdeles mange spørsmål som ligger i luften rundt flyplassens videre eksistens; Hva skal kommunen gjøre her? Hvordan forholder befolkningen seg til å miste en av sine eldste kulturskatter? Og kan man ha en flyplass midt i en bykjerne?

22. mars 2023 kl. 10:48 Ingen avklaring om Kjeller flyplass · Fremtiden til Kjeller flyplass i Lillestrøm er fortsatt uavklart.

Kommunedirektøren har ønsket å stoppe flyvninger med veteranfly fordi hun mener dette blir for vanskelig og dyrt å forene med utvikling av ny bydel i området, men i formannskapet i dag ville ikke politikerne støtte dette.

Bilde 18, NRK sin nyhetsoppdatering om Lillestrøm byutvikling og Kjellerflyplass

Diskusjonen om Lillestrøm kommunes ansvar for befolkningsveksten på Romerike versus bevaring av kulturminner i Lillestrøm by er en interessant problemstilling. På den ene siden argumenteres det for at Lillestrøm må ta sin del av befolkningsveksten og legge til rette for boligbygging for å møte regionens behov. På den andre siden fremheves betydningen av å bevare kulturminner, spesielt Kjeller flyplass, som har en rik historie og gir identitet til Lillestrøm by.

Det nevnes at Lillestrøm byutvikling kan tilskrives sagbruksvirksomheten og Kjeller flyplass. Mens svært lite er bevart fra sagbruksperioden, sett i forhold til flyplassen. Flyplassen blir presentert som en kilde til stolthet for innbyggerne i Lillestrøm. Den har ikke bare vært en viktig del av nasjonsbyggingen, men også generert omfattende virksomhet knyttet til forskning, utdanning og verdiskaping.

Argumentet om å ta ansvar for bevaring av kulturminner i Lillestrøm by blir også fremhevet. Kjeller flyplass blir beskrevet som et viktig og levende kulturminne som ikke kan flyttes. Det

blir påpekt at det finnes en flyhistorie og kompetanse på Kjeller som er unik i landet. I motsetning til andre flymuseer som ligger stille, har Kjeller en aktiv og levende historie som fortsatt leverer.

Å ødelegge dette kulturhistoriske anlegget og kompetansemiljøet til fordel for boligbygging blir satt store spørsmålstegn rundt. Det meste av media oppfordrer til at Lillestrøm kommune tar ansvar for å bevare disse kulturminnene, slik andre har gjort tidligere for andre kulturminner i området, et godt eksempel er hva kommunen allerede har gjort med fetsundlenser. På bakgrunn av argumentene presentert fra byutviklingsplanen, medier og organisasjoner, kan det en avveining mellom behovet for å imøtekomme befolkningsveksten og ansvaret for bevaring av kulturminner drøftes. Det er viktig å finne en balanse som tar hensyn til begge aspekter.

Det kan være mulig å vurdere alternative løsninger som ivaretar både befolkningsveksten og bevaring av kulturminner, for eksempel ved å finne kompromisser eller alternativ lokalisering for boligbygging. Samtidig bør det legges vekt på betydningen av å bevare kulturhistorie og identitet for Lillestrøm by, og politikerne i Lillestrøm kommune oppfordres til å være bevisste sitt ansvar når fremtiden til Kjeller flyplass diskuteres.

Kjeller flyplass gir byen identitet



ANSVAR: Argumentet om at Lillestrøm må ta sin del av befolkningsveksten som kommer på Romerike, må møtes med motargumentet: Lillestrøm kommune må ta sin del av ansvaret for bevaring av kulturminner i Lillestrøm by. Bildet er fra september 2022 da to og et halvt tusen mennesker sin støtte til bevaring av Kjeller flyplass. Foto: Vidar Sandnes

Bilde 19, Romerikes Blad, artikkel om kjellerflyplass og by identiteten, bildet i artikkelen er fra da to og et halvt tusen lillestrømlinger omfavnet Flyplass i en markering for bevaring, Foto: Vidar Sandnes publisert 16.01.2023

Andre samlende elementer

Det er verdt å nevne noen andre faktorer som samler lillestrømlingene i dagens by, en av dem er by-festen som arrangeres årlig for å markere inngangen til sommeren. Her stenges nesten hele bykjernen av, scener og øl-telt settes opp der det er mulig å få plass i den nå trange bykjernen. Med god stemning blant de lokale er det et stort trekkplaster for kommunen. Her samles store og små, tivoliet rigges opp på Stortoget, og folk strømmer inn fra områdene rundt.

Lillestrøm Sportsklubb også kjent som «kanarifugla» er nok et samlende element i byen, selv om man ikke har interesse for sporten, merker man når LSK spiller kamp. Pubene fylles opp, folk og byen generelt lyser opp med gule og sorte flagg. Sportsklubben er en av de stolteste tingene lillestrømlingene har og det merkes i bykjernen.

Teori

I dette kapittelet benytter jeg følgende bøker som sentrale kilder for å utforske temaet tilhørighet og urban planlegging:

- "The Death and Life of Great American Cities" av Jane Jacobs (1961)
- "Triumph of the City" av Edward Glaeser (2011)
- "The Social Life of Small Urban Space" av William H. Whyte (1980)
- "Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design" av Charles Montgomery (2013)

Ved å bruke anerkjente bøker og forfattere innen urban planlegging bygger jeg et grunnlag for plan av konsekvens som kommer senere. Det å søke i disse bøkene, gir meg en dypere forståelse om livet i byen og hvordan planleggingen har formet seg historisk. Dette gjør at jeg er i stand til å utforske viktige perspektiver, teorier og konsepter som er relevant for min prosjektbaserte oppgave. Under kommer en oppsummering av hver bok og hva jeg har tatt ut som vesentlig og relevant mot Lillestrøm og min problemstilling.

[The Death and Life of Great American Cities, av Jane Jacobs \(1961\)](#)

Jacobs en av de største skikkelsene innenfor sitt felt, og boken ansees av mange som en av de mest elementære bøkene en som planlegger burde ha kjennskap til. Ønsker derfor å lære av Jacobs som har studert utfordringene i storbyer i dybden.

Boken starter som et angrepet på den moderne byplanleggingspraksisen i USA der hun ønsker å fremme en ny tilnærming til praksisen som føres av utvikling. Ved å se mot USA og den massive veksten mange av byene har gjennomgått der, kan man trekke frem aspekter som har fungert. Dermed kan en ta inspirasjon av boken, og se om det finnes prinsipper som kan overføres til planleggingen av Lillestrøm.

Fotgjengervennlige gater

Jacobs forklarer viktigheten med åpne byrom for å bygge mot trygghet, sikkerhet, kontakt og assimilering. Blant annet presiserer hun viktigheten med store og gode «sidewalks» og fotgjengervennlige gater, da først og fremst for at innbyggerne skal ha mulighet til å bevege seg rundt i byen på en effektiv måte. I tillegg hevder hun at gangfeltene har en stor

innvirkning på hvordan vi føler oss i byen, og hvordan en samhandler med hverandre. Blant annet kan en livlig gate med mennesker som går, prater, sitter, og samhandler med andre bidra til tryggere gater. Dette da kriminalitet kan tenkes å være lavere i et område hvor det sosialiseres og hvor det er flere som holder øynene åpne. Hun hevder at en livlig og trygg gate igjen bidrar til kontakt og samhandling mellom byens beboere. I tillegg mener hun at de i stor grad kan bidra til assimilering av barn, da det er en arena hvor de opparbeider seg nye erfaringer og inntrykk som de knytter til sine tidligere erfaringer. Hun kritiserer byer som ikke har planlagt for disse aspektene godt nok og mener at man presser folket til å finne egne trygge løsninger for samhandling, om det ikke planlegges og tilrettelegges for det i gatene.

«They must settle for some form of “Togetherness”, in which more is shared with one another than in the life of the sidewalks, or else they must settle for lack of contact. Inevitably the outcome is one or the other; it has to be; and either has distressing results. »
-Jane Jacobs, The death and life of American cities, s.82

Parker

Bokens alder kommer tydelig frem i dens syn på parker og grønne lunger, da Jacobs mener at parker egentlig ikke bringer mye annet enn tomme og ubrukte rom mellom det urbane, samt åpner opp for kriminalitet. I boken siterer hun en dame som mener at parker er for eldre menn som spytter tobakk og prøver å se opp skjørtet ditt. Dette kan tenkes å stemme overens med ekstreme tilfeller i noen av USAs største byer, som eksempelvis California. Imidlertid kritiserer hun ikke parkene i seg selv, men problemene som oppstår som følge av planleggingen og utformingen av dem. Hun ønsker dermed at det burde være flere parker og offentlige rom, men at disse må planlegges på en måte som gjør at det blir attraktivt for innbyggerne å ta disse i bruk. Blant annet legger hun vekt på mangfoldig og blandet bruk i offentlige rom og parker. Dette innebærer at offentlige rom ikke kun skal være åpne for rekreasjon, men også legge til rette for flere severdigheter slik som lekeplasser, hundeparker og trening.

Top-down

Jacobs argumenterer for at den tradisjonelle tilnærmingen til byplanlegging, som var dominert av storskala, top-Down ombyggingsprosjekter, har ført til ødeleggelsen av levende bysamfunn og nabolag. Det er derfor på tide å tenke nytt når det kommer til planlegging og bruk.

«A mixture of uses, if it is to sufficiently complex to sustain city safety, public contact and cross-use, needs an enormous diversity of ingredients. »

- *Jane Jacobs, The death and life of American cities, s.188*

I tråd med sitatet fra Jacobs' verk understreker hun betydningen av offentlig deltakelse i planleggingsprosessen og behovet for at byer fremmer fellesskap og sosial interaksjon blant innbyggerne. Hun argumenterer også mot ideen om byfornyelse som var populær på midten av 1900-tallet og promoterer mangfoldige nabolag med blandet bruk som skaper tilhørighet.

Fokus på biler og kjøretøy

Hun argumenterer også for at den bilsentrerte planleggingen har vært direkte ødeleggende. Fasiliteter som bensinstasjoner, drive-inn's osv., i urbane- og bebygde strøk gjør at byen i større grad blir spredt. Denne utbredelsen skaper store tunge områder for folk som ønsker å gå og skaper et enda større behov for biler og motorkjøretøy.

Jacobs kritiserer denne modernistisk arkitektur og planlegging som prioriterer biler fremfor fotgjengere. Dette da hun hevder at det som et resultat har skapt store og isolerte områder som motvirker sosial interaksjon. Hun fremhever betydningen av lokale virksomheter og tjenester for å skape levende og levelige nabolag. I boken understreker Jacobs verdien av en «bottom-up»-tilnærming til byplanlegging, der innbyggerne er involvert i beslutningsprosessen, og fokuset er på å skape levelige og bærekraftige samfunn.

Blandet bruk

Når det kommer til eldre arkitektur og historie heller Jacobs mer mot det samme, blandet bruk. Gamle bydeler har kanskje en klarere identitet i bybildet, men har ofte et kaotisk mønster som vanskelig å navigere rundt. Moderne bymønstre med lange rette linjer er mer effektiv, men kan virke endeløst ned i horisonten, og gjøre det vanskeligere å ta til fots dersom en skal bevege seg til andre siden av byen. Derfor trekker hun frem viktigheten med å ha klare og godt planlagte brytninger i bybilder, dette kan komme som kunst, høydeforskjeller eller annet som opptar det visuelle.

I lys av disse perspektivene kan det argumenteres for viktigheten av å skape mangfoldige og aktive gateliv, fremme sonering med blandet bruk og legge til rette for fotgjengerorientert

design for å fremme fellesskap og tilhørighet i urbane nabolag. Ved å ta hensyn til Jacobs' ideer kan byutviklere og planleggere bidra til å skape mer livlige, inkluderende og bærekraftige byområder der innbyggerne har en sterkere følelse av tilhørighet og identitet.

Det er også viktig å ta fokus mot en mindre bilsentret planlegging, dette er for å gjøre bykjernen mer tilgjengelig og brukbar for beboerne. Hun understreker at det nødvendigvis ikke er parker som er løsningen, men at det må tilrettelegges for trygghet og sosialisering, ved hjelp av menneskelig kontakt, ikke bilister. Byen er laget for folket og ikke bilene.

Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier, av Edward Glaeser (2011)

Glaeser er en «urban økonom», som utfordrer det han mener er den rådende anti-urbane holdningen. Han presenterer byer som kilder til produktivitet, velstand, sosial mobilitet, innovasjon og personlig frihet. Han argumenterer for at selv om byer har sine utfordringer, mangler ofte de negative oppfatningene nyanser. Det er tre sentrale aspekter ved boken: den teoretiske rammen, det politiske aspektet og hans visjon for det 21. århundre. Urban og regional økonomi er spesialfeltet til Glaeser. Han fokuserer på å forstå drivkreftene bak endring i byer og regioner når det gjelder befolkning, aktiviteter og velstand. Han foretrekker markedsmodeller for å drive frem en god byutvikling fremfor overregulering og kompliserende håndtering av styresmaktene.

Boken utforsker temaer som utviklingen av nye urbane områder, dynamikken mellom sentrale byer og forsteder, og rollen til by- og regionalpolitikk for å forbedre metropolområdene. Han mener at byene former omverden og ikke omvendt.

«Great cities are not static, they constantly change and take the world along with them.»

- *Edward Glaeser, Triumph of the City, s. 136*

Han fokuserer derfor på enkeltpersoner og husholdningers valg når de bestemmer seg for å bosette seg i sentrum av byer. Byene vokser for en grunn, det må være visse drivkrefter som tiltrekker enkelt menneskene til å bo i høye og tette byer. Det finnes mange grunner til at man kjøper mindre leiligheter i byen, for samme pris som en mye større bolig i distriktene. Ifølge Glaeser vokser dyre og glamorøse byområder, ref. London og New York, fordi enkeltpersoner søker muligheter innen forbruk og fritid, samt interaksjon med mennesker som ligner dem selv.

Tettere byer

Boken ser problematisk på begrensninger i boligtilbudet, subsidiene til bilbruk, og veibygging. Han mener dette er årsaker til overdreven forstadsutvikling og lav tetthetsgrad i visse byer. Glaeser hevder at fjerning av slike subsidier og skattefordeler vil jevne ut forskjellene mellom tettere urbane områder og forsteder. Han ønsker at byene skal bli tettere, ikke bare for å møte boligbehovet, men for å bli mer miljøvennlige. Utstrakte byer som tar

store arealer anser han ikke som lønnsomme når det kommer til befolkningsvekst, infrastruktur og bærekraft. Glaeser ser at byene må vokse, ikke utover, men oppover. Dette ser han på som en nødvendighet, og han understreker at det ikke kan gå på bekostning av komfort, levestandard og mulighetene ellers i byen. Utviklingen som ofte blir ført i byer med vekst, er profittbasert, imens å møte komforts behovene til de tilflyttede er nedprioritert.

"if the future is going to be greener, then it must be more urban"

- Edward Glaeser, *Triumph of the City*, s.222

Han kommenterer at skyskraperen anses som den urbane vinneren i det moderne USA, men mener selv det er bilene som har kommet best ut i utviklingen. Dette har resultert i et problem med å fortette byene, da det ikke er plass til å bygge i bykjernen. Det er på tide å møte dagens behov for tettere og høyere bygg, fremfor de forurensende trafikantene. Glaeser påpeker også at byer er grønnere og sunnere enn forsteder eller landlige områder, da de fremmer turgåing og offentlig transport, og reduserer miljøpåvirkningen av menneskelige aktiviteter.

Han understreker at folk flytter til byene for de urbane fasilitetene de har å tilby. Med fasiliteter mener han jobb- og studiemuligheter, samt god infrastruktur og nærhet til essensielle servise og handels muligheter, gjerne i stor skala. I forhold til tilhørighet i byplanlegging legger Glaeser vekt på betydningen av sosiale interaksjoner i byer, som kan øke menneskelig velvære og skape fellesskap. Han fremhever eksempler på vellykkede urbane nabolag som fremmer tette samfunn gjennom sosiale arrangementer, felles offentlige rom og tradisjoner.

Jane Jacobs Vs. Edward Glaeser

Når jeg sammensetter synene til Jane Jacobs og Edward Glaeser gir det et interessant perspektiv på byutvikling og tilhørighet. Mens Jacobs fokuserer på betydningen av mangfoldige nabolag, sosiale interaksjoner og en nedenfra-og-opp-tilnærming til byplanlegging, legger Glaeser vekt på byers rolle som motorer for økonomisk vekst, bærekraftige løsninger og skapelse av sosiale forbindelser. Selv om både Jane Jacobs og Edward Glaeser er kjent for sitt arbeid innen byplanlegging og urban utvikling, er det noen

forskjeller i deres tilnærminger og perspektiver. Her er noen av de viktigste forskjellene mellom dem:

Synet på byers vekst og utvikling

Jacobs fokuserer på betydningen av menneskelig interaksjon, mangfoldig bruk og blandede nabolag i byplanlegging. Hun understreker viktigheten av trygge og fotgjengervennlige gater, samt lokale virksomheter og tjenester for å skape levende og levelige nabolag. Hun har en mer samfunnsorientert tilnærming, der hun legger vekt på betydningen av menneskelig interaksjon, lokal fellesskapsbygging og levende nabolag. Hun ser på byene som sosiale og kulturelle rom der menneskelig samhandling og mangfoldig bruk av offentlige rom er avgjørende. Jacobs fremhever viktigheten av fotgjengervennlige gater, trygge omgivelser og tilgang til lokale virksomheter for å skape levende og inkluderende bymiljøer.

Glaeser har en mer markedsorientert tilnærming og legger vekt på økonomisk produktivitet og velstand i byer. Han argumenterer for at tette og høye byer er mer effektive og bærekraftige, og at markedsmodeller bør fremmes i byutviklingen. På den andre siden har Glaeser en mer økonomisk orientert tilnærming. Han fokuserer på byenes rolle som økonomiske motorer, med vekt på produktivitet, velstand og effektivitet. Glaeser understreker betydningen av markedskreftene i byutviklingen og fremmer ideen om at byene skal vokse tettere og mer bærekraftige. Han argumenterer for at markedsmodeller og mindre statlig regulering kan bidra til å fremme en god byutvikling.

Synet på parker og grønne områder

Jacobs er skeptisk til tradisjonelle parker og hevder at dårlig planlegging og utforming kan føre til tomme og ubrukte områder. Hun understreker behovet for mangfoldig bruk og aktivitet i parkene for å gjøre dem attraktive og funksjonelle. Jacobs fremhever viktigheten av fotgjengervennlige gater, trygge omgivelser og tilgang til lokale virksomheter for å skape levende og inkluderende bymiljøer. Glaeser legger mindre vekt på parker i sitt arbeid, men mener det er viktig å åpne oppfor sosiale arenaer.

Synet på bilens rolle i byene

Jacobs kritiserer den bilsentrerte planleggingen og argumenterer for at den kan føre til isolerte områder og begrense sosial interaksjon. Hun fremhever betydningen av fotgjengervennlige gater og lokal tilgjengelighet. Glaeser kommenterer at bilen har kommet best ut i utviklingen,

men han erkjenner også behovet for tettere byer og mindre avhengighet av biler. Han understreker betydningen av å fortette byene for å gjøre dem mer tilgjengelige og miljøvennlige.

Synet på byplanleggingstilnærming

Jacobs argumenterer for en mer bottom-up-tilnærming til byplanlegging, der innbyggerne er involvert i beslutningsprosessen og fokus er på å skape levelige og bærekraftige samfunn. Hun vektlegger betydningen av offentlig deltakelse og mangfoldige nabolag. Glaeser har en mer markedsorientert tilnærming og legger vekt på å tillate markedskreftene å drive byutviklingen fremover. Han argumenterer for mindre overregulering og mer effektive markedsmodeller i byplanlegging.

[The Social Life of Small Urban Space, av William H. Whyte \(1980\)](#)

Boken utforsker måtene mennesker samhandler med og bruker offentlige rom i New York. Forfatteren gjennomførte observasjonsstudier i New Yorks parker og andre offentlige rom. Her satt han opp kameraer som dokumenterte hvordan folk oppfører seg, hvilke rom de trekker mot, hva de brukte og hvor lenge de ble værende. Dette for å forstå hvilke designelementer som bidrar til suksessen eller hva som ikke fungerer i de offentlige rommene.

Han mener også at byplanleggingen over lengere tid har gått i feil retningen, blant annet ved at bilene er i hovedfokus når det kommer til transportplanlegging. Veiene lages for, og kun for bilene, de tar opp alt for stor plass i sentrumskjernen og ødelegger for forgjengerne. En av hans visjoner er å ta tilbake deler av arealene som er gitt til bilene, og holde fokus på menneskene og omgivelsene deres.

«We've given a disproportionate amount of our streets space to vehicles, and the time has come to start giving it back to pedestrians»

- William H. Whyte, The Social Life of small urban spaces, s.100.

I boken observerer og analyserer Whyte spesifikke designelementer som hjørner, benker, avsatser, trapper og lignende. Hva får folk til å faktisk bruke disse mindre elementene i et så stort og åpent areal. Hvilke elementer blir tatt i bruk, og ikke tatt i bruk i praksis. Han går i

dyp detalj om det meste, men kommer frem til at ganske enkle, men gode designprinsipper som simple benker og stoler fungerer best.

Sitteplasser

Whyte hevder at det er viktig å legge til rette for sitteplasser, hvis ikke vil brukerne sitte der man vanligvis ikke ønsker at dem skal. Det viktige med sitteplasser i New York spesifikt, er at de offentlige områdene blir brukt som pauserom til å spise, hvile eller sosialisere. Han viser til enkle sitteplasser som fungerer som stopperplasser i den sosiale infrastrukturen.

“The both the design and management of spaces, there are many ways to make it much easier for people to mingle and meet.”

- *William H. Whyte, The Social Life of small urban spaces, s. 98*

Whyte trekker fram Paley park i New York som den perfekte sosiale arena. Paley Park er et lite parkområde som tiltrekker seg både beboerne, turister og arbeidere på pause. Parken fungerer som en vakker brytning i det ellers høye og grå landskapet, det er enkle design prinsipper og utforminger som gir mye til de besøkene. Han observerte at denne enkle brytningen fanget oppmerksomheten til de som gikk forbi, og de tar ofte tilsynelatende uplanlagte stop. Paley Park gjør det bra med enkle trær og natur innspill, som ikke tar opp for mye plass, sammen med stolen man selv kan bevege rundt og gruppere seg etter det antallet som kom. Dette i samsvar med en fontene vegg som sildrer i bakgrunnen og tar bort store deler av bybråket.



Bilde 20, Paley Park, New York (Project for public spaces, 2015)

Høydeforskjeller

Unødvendige høydeforskjeller mellom park og fortau trekker han frem som en av verstingene til at mennesker ikke bruker offentlige park og byrom. Her har riktignok Paley Park en liten trappeoppgang, som er akkurat liten nok til at brukerne orker å ta bryet for å komme seg opp. Offentlige rom og parker som ikke er gjort tilgjengelige nok kan resultere i at flere innbyggere, slik som for eksempel familier med barnevogn, eldre og funksjonshemmede ikke får tilgang til områdene.

Grønt sentrum

Whyte understreker viktigheten med grønt i sentrum og da med stort fokus på trær, da han ser at brukerne gjerne trekker mot beplantede arealer mer enn de grå. Dersom en skal planlegge nye parker og offentlige rom bør det planlegger for grønt der de besøkende skal oppholde seg.

«There are all sorts of good reasons for trees, but for climatic reasons alone we should press for more of them, big ones too, along the sidewalks and open spaces of the city.»

– *William H. Whyte, The Social Life of small urban spaces s. 46*

Han diskuterer også omkring det å gjenopplive eldre oppholdsrom, det å gjøre dem mer tidsriktige og forme dem etter hva byens beboere faktisk trenger. Når det gjelder tilhørighet, fremhever boken viktigheten av å skape offentlige rom som er tilgjengelige, imøtekommende og bidrar til sosial interaksjon. Whyte argumenterer for at vellykkede offentlige rom er de som fremmer fellesskap, der folk føler seg komfortable med å samles og samhandle med hverandre. Dette krever denne nøye vurdering av designelementer som sitteplasser, belysning og landskapsforming, samt andre tilbud som matleverandører og offentlig kunst.

Brukerinvolvering

I tillegg understreker Whyte viktigheten av brukerinvolvering i utforming og vedlikehold av offentlige rom. Når folk føler en følelse av eierskap, er det mer sannsynlig at de bruker og tar vare på det, og skaper en positiv tilbakemeldingsløype som forbedrer rommets liv og følelse av fellesskap. Denne ideen om «samskaping» og medeierskap av offentlige rom er nært knyttet til ideen om tilhørighet, da den lar folk føle en følelse av eierskap og tilknytning til nabolaget og byen.

[Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design, Charles Montgomery \(2013\)](#)

Boken tar for seg forholdet mellom urban design og menneskelig lykke. Forfatteren, Charles Montgomery, argumenterer for at bymiljøer har en betydelig innvirkning på menneskelig velvære, og at urban design kan brukes som et verktøy for å fremme større lykke og sosial tilknytning. Han mener at byen alltid har vært et prosjekt i tilfredshet og lykke. Den presenterer også casestudier av byer og nabolag over hele verden som har gjennomført designintervensjoner med sikte på å forbedre sosiale forbindelser, offentlige rom og bærekraftig transport.

« cities must be regarded as more than engines of wealth; they must be viewed as systems that should be shaped to improve human well-being. »

- *Charles Montgomery, happy city, s. 42*

Montgomery foreslår at når en by har møtt de mest elementære behov som mat, ly og sikkerhet, må utviklere, beslutningstager og interessenter jobbe sammen mot disse syv punktene (Montgomery, 2013, s.43).

1. Byen bør strebe etter å maksimere glede og minimere motgang
2. Det bør føre oss til helse fremfor sykdom
3. Det skal gi oss ordentlig frihet til å leve, bevege seg og bygge livet vårt slik vi ønsker
4. Den skal være rettferdig i måten den fordeler plass, tjenester, mobilitet, gleder, vanskeligheter og kostnader
5. Det bør bygge motstand mot økonomiske eller miljømessige sjokk
6. mest av alt skal det muliggjøre er å bygge og styrke bånd mellom venner, familie og fremmede som gir livet mening. obligasjoner representerer at vitens største prestasjon og mulighet
7. byen som anerkjenner og feirer felles skjebne, som åpner dører for empati og samarbeid, vil hjelpe oss med å takle dette århundrets store utfordringer

Ingen av disse punktene er spesielt radikale eller vanskelig å følge, og de fleste virker veldig innlysende med tanke på urban lykke. Spørsmålene som Montgomery stiller, er heller hvordan vi skal bygge annerledes for å oppnå disse ideale punktene, hva ville vi endret på hvis vi kunne?

Medvirkning hos innbyggerne

Montgomery siterer Jane Jacobs i det han entrer sluttkapittelet «Save your city, Save yourself», der han snakker om hvor lett det er å føle seg liten i sammenligning mot eiendomsbaronene, kommune byråkratiet og den monumentale jobben med å endre det som allerede eksisterer. Det kan virke for en enkelt person som en veldig vanskelig oppgave å ta for seg, nærmest urørlig.

«Cities have the capability of providing something for everybody, only because, and only when, they are created by everybody.»

- *Jane Jacobs*

«Hvem har egentlig rett til å ta disse store valgene?» Stiller Montgomery, der han sammen med den Franske Filosofen Henri Lefebvre har et nok så rett frem svar på; for det handler ikke om etnisitet, nasjonalitet, makt eller rikdom. Det handler om noe så simpelt som det å leve i byen, derfor fortjener du en mulighet til å påvirke avgjørelsene for dine nærområder (Montgomery, 2013, s. 294). Det handler om å gi innbyggerne en mulighet til å delta i

beslutningstakingen, lytte til deres mange ønsker og problemer i hverdagen, og ikke bare overse deres behov. Montgomery fokuserer også på viktigheten rundt deltagelse i mer enn bare beslutningsprosessen, men også det å tilby dem å være med på å lage og dekorere byen. Dette gir en mye sterkere eierskaps følelse til prosjektene hos befolkningen, samt at hærverk og vandalisme reduseres drastisk og man åpner for sosiale interaksjoner.



Bilde 21, reparasjon av kryss, naboer maler den nye "piazzaen" på veikrysset deres i Sellwood, Portland. Inngrepet skapte en bevegelse, en bevegelse kjent som byreparasjon (Montgomery, 2013, s.309)

Portland er en av eksemplene i boken når det kommer til de lokales engasjement som først ble motarbeidet, men senere godkjent av kommunen. Her har befolkningen stått sammen og uttrykt sin misnøye med gate utformingen. Innbyggerne ønsket mer farger og liv i nærområdet og tok derfor saken i sine egne hender, de fikk etter hvert lov til å uttrykke seg av byrådet.

Nå har det utviklet seg til store områder hvor offentlige og private linjer har blitt hvisket ut. Blant annet har det blitt bygd en bokhylle-ordning hvor man kan låne og bytte bøker i parken, et lite marked hvor man kan bytte ting man har laget og en kiosk hvor de lokale fyller opp

med varm te til alle. Dette viser hva frihet og eierskap kan skape for lokalbefolkningen, hvis man bare engasjerer og åpner opp for deltagelse.

Empiri

I denne delen vil jeg dele mine egne observasjoner og erfaringer fra min tid i byggherreavdelingen hos Lillestrøm kommune. Jeg hadde privilegiet av å jobbe der både sommeren 2022 og fra januar til juli 2023. Mitt engasjement i byggherreavdelingen ga meg en unik mulighet til å være tett involvert i Lillestrøms utvikling. Gjennom samarbeid med kolleger, interessenter og andre aktører, fikk jeg førstehåndskunnskap om de utfordringene, mulighetene og kompleksitetene som preger byens utvikling.

Jeg observerte og erfarte de lokale forholdene, politiske prosesser, samarbeidsdynamikken og de praktiske utfordringene som oppstår i arbeidet med å utvikle Lillestrøm. Denne empiriske kunnskapen har gitt meg innsikt som jeg ønsker å dele for å bidra til en mer helhetlig forståelse av byens utvikling. I denne delen av oppgaven vil jeg presentere konkrete eksempler, refleksjoner og innsikter basert på mine erfaringer i byggherreavdelingen. Ved å kombinere disse praktiske observasjonene med teoretisk kunnskap, ønsker jeg å gi et bredt og nyansert bilde av de virkelige utfordringene og mulighetene som Lillestrøm står overfor.

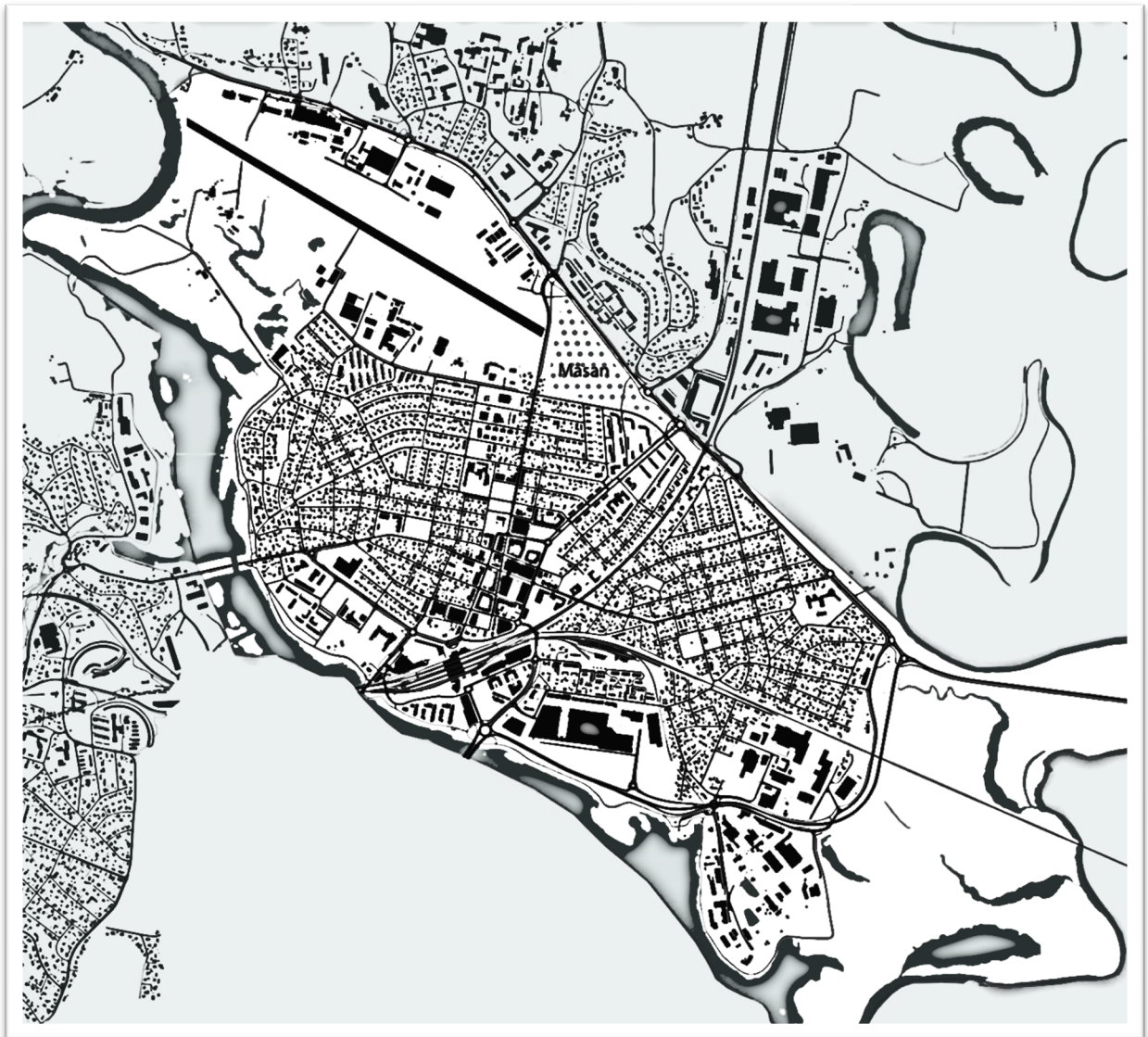
Kommunale dokumenter

I dette kapittelet undersøker jeg ulike kommunale dokumenter som en viktig kilde for å forstå Lillestrøms byplanlegging og byutvikling. Disse dokumentene gir verdifulle innsikter i innbyggernes reisemønstre, fremtidige kommuneplaner for bybildet og de ulike forslagene som er blitt sendt til kommunen. Ved å gjennomgå disse dokumentene kan jeg identifisere sentrale trender, prioriteringer og utfordringer i Lillestrøms urbane utvikling. Denne undersøkelsen gir et solid grunnlag for å forstå hvordan byen blir planlagt og hvilke tiltak som er satt i verk for å møte innbyggernes behov og skape en bærekraftig og attraktiv by.

Byutviklingsplanen til Lillestrøm by

Lillestrøm kommunes byutviklingsplan del I (2021) og del II (2023), samt introduksjon til høringsutkast (2020) gir innsiktsfulle perspektiv på hvordan politikerne ønsker å håndtere byens fremtidige utvikling, og ikke minst hva som har påvirket deres valg av strategi. I byutviklingsplanene påpekes det at urbane analyser har avdekket utfordringene med at byens identitet forsvinner i byutviklingen.

Lillestrøm by, 2020



Bilde 22, 2020 Lillestrøm, en by i sterk vekst. (Lillestrøm kommune, 2021)

Frem til 2011 var det etablert en norm i Lillestrøm som begrenset bygningshøyden til maksimalt 4 etasjer, med mulighet for en inntrukken 5. etasje. Dette var ment å opprettholde en harmonisk og proporsjonal bygningsstruktur i byen. Imidlertid, etter innføringen av

kommuneplanen for perioden 2011-2022, åpnet Lillestrøm opp for muligheten til å oppføre enkelte landemerker og signalbygg, samt variere byggehøyden basert på visse kriterier. Dette åpnet døren for større høyder og volumer i byen. Dette har ført til bygninger som strekker seg utover det som tidligere var ansett som proporsjonalt i Lillestrøm by (Lillestrøm kommune, 2020).

Den økte fleksibiliteten i byggehøyde og volum har ført til en endring i Lillestrøm bys bygningslandskap. Flere bygninger har blitt oppført med større høyde og volum enn resten av byen. Dette har medført en mer variert silhuett og en utvidelse av bygningsmassen som kan oppleves som uforholdsmessig i forhold til byens tidligere skala og proporsjoner. Intensjonen bak endringene i kommuneplanen var å stimulere til arkitektonisk mangfold og skape landemerker. På samme tid har det også ført til bekymringer om at byens karakter og proporsjoner kan gå tapt. Den økte bygningshøyden har potensial til å påvirke byens visuelle estetikk og endre opplevelsen av byrommene. For mange i Lillestrøm er det en stor skjevhet i byggestrukturen, da det har blitt bygd høyt, og rett vedsiden av lav villabebyggelse. I fremtidig byutvikling kan det være hensiktsmessig å vurdere kriteriene for byggehøyde og volum for å sikre at Lillestrøm fortsetter å være en attraktiv by med en harmonisk og proporsjonal arkitektur som reflekterer dens historie og karakter (Lillestrøm, 2020).



Bilde 23, Lillestrøms nye og moderne bykjerne. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Lillestrøm står overfor flere utfordringer i henhold til byutviklingsplanen. Opprinnelig hadde sentrumsplanen fra 1987 et sterkt fokus på økt bilbruk i sentrum, noe som ikke er like prioritert i moderne byplanlegging. Nye reguleringsplaner tillater bygninger med stor høyde, noe som kan påvirke byens karakter. Det står at det er behov for bevaring gjennom fortetting og tilpasning av ny bebyggelse til eksisterende strukturer. Fortetting av hagebyen uten tilstrekkelig kvalitet og bekymringer knyttet til høyhusbebyggelse er også relevante utfordringer. Spredt arealutvikling kan true sammenhengen og tilknytningen mellom ulike deler av byen. Sikring av lokal tilknytning til byens historie og form i ny byutvikling er også viktig. Alle disse utfordringene nevnes som kritiske områder for kommunen å fokusere på (Lillestrøm kommune, 2020).

Videre fokuseres det på å bygge høykvalitetsstrukturer som tilpasser seg den eksisterende bystrukturen. En gjennomsnittlig bygningshøyde blir brukt som retningsgivende for å opprettholde byens visuelle helhet. I tillegg oppfordres bruken av tre i fasader som en tilpasning til miljøet og for å skape en harmonisk arkitektonisk tilstedeværelse. Gjennom implementeringen av disse retningslinjene søker byutviklingsplanen å finne balansen mellom

bærekraftig byutvikling, bevaring av historiske verdier og skapelsen av en harmonisk og identitetsrik by (Lillestrøm kommune, 2020). Ved å følge disse prinsippene kan man bidra til å opprettholde og styrke Lillestrøms unike særpreg samtidig som man møter utfordringene knyttet til moderne byutvikling.

Det er også verdt å merke seg at byutviklingsplanen til Lillestrøm kommune understreker betydningen av å bevare historiske bygninger og miljøer som identitetsskapende elementer i byen. De mener det kan bidra til å opprettholde en forbindelse til byens historie og skaper en kontinuitet som kan styrke innbyggernes tilhørighet og identitet (Lillestrøm kommune, 2020). Ved å ta vare på og verne om disse historiske ressursene kan Lillestrøm opprettholde sin unike karakter og bevare en autentisk by opplevelse. Samlet sett gir byutviklingsplanen til Lillestrøm kommune en veiledning for å møte utfordringene knyttet til byens identitet. Gjennom bevaring av historiske bygninger, tilpasning av ny utvikling til eksisterende strukturer, en gjennomsnittlig høydeutvikling og bruk av bærekraftige materialer som tre, kan Lillestrøm skape et bymiljø som opprettholder og finner tilbake til sin unike karakter samtidig som det tilfredsstiller moderne behov og fremmer innbyggernes følelse av tilhørighet og identitet.

Et annet aspekt jeg vil trekke frem fra mitt arbeid med kommunen er det sterke arbeidet mot en mer bærekraftig utbygging. Selv var jeg med på et av prosjektene som omhandlet å starte kartleggingen av de faktiske Co2 avtrykkene av hvert enkelt prosjekt. Sammen med prosjektleder Rebekka Buch lagde vi en KPI for å kartlegge prosjektene. En KPI måler gjerne nøkkel indekser man selv setter, typiske indekser er; budsjett, tid og kvalitet, denne skulle ha større fokus på bærekraft.



Bilde 24, FNs bærekrafts mål, (FN.no, 2023)

Kommunen har et sterkt fokus på FNs bærekraftsmål og disse pryder veggene på rådhuset, dette for å minne om det viktige arbeidet vi holder på med. Disse måleformet arbeidet vi gjorde med KPI-en, og verktøyet vil etter hvert bli en essensiell brikke i alle kommunale prosjekt. Der kan en kartlegge ønsket utfallet før prosjektets start, samt i ettertid undersøke om prosjektet har holdt de parameterne som ble satt etter prosjektet.

Stortorget – en planleggers, og et politisk hodebry

Stortorvet er et parkeringsområde midt i sentrum av Lillestrøm. Her bygges det på alle kanter og det bygges høyt. Det ble allerede i år 2000 vedtatt å gjøre endringer med Stortorget; det skal bli et offentlig torg uten parkering, med gode grønt arealer og oppholdsrom. På stede hvis, nesten 23 år senere ser det veldig likt ut. Med plass til over tre hundre biler tar torget et enormt areal i sentrum, et areal som trengs til å ferdes og oppholde seg på for de mange nyinnflyttede i blokkene rundt. Så langt er det ennå ikke satt noen eksakte rammer for prosjektet som drives av kommunen, nærmere bestemt av byggherreavdelingen. Det er for eksempel fremdeles ikke satt et budsjett, plantegninger eller ordentlige rammer å jobbe rundt. De eneste rammene det jobbes med er størrelsen på arealet, Stortorget består i dag av hele 9500 kvadratmeter, hvor 3400 av dem blir et «mobilitetshus».



Bilde 25, Den ene av tre parkeringsareal på Stortorget, dette er den nordligste med Odeon Kino bakgrunn. Foto: Stine Løkstad (MittLillestrøm, 2021)

Den første planen fikk mange gode tilbakemeldinger i media. Det skulle graves et stort parkeringsanlegg under Stortorget og det skulle åpnes for en grønn oase i bykjernen. Lillestrøm har vurdert dette, men det ble stanset på grunn av kostnadene det ville medføre. På byggherreavdelingen ble det ment at det kom til å ende i milliardskalaen, som er et «ikke-tema» for en kommune som trenger å om dirigere pengene sine til andre store utbygginger i byen.

Hvorfor er prosjektet fremdeles i tidlig fase?

Det er over 22 år siden endringen av Stortorget ble foreslått og enstemmig vedtatt i kommunestyre, men fremdeles er prosjektet i tidlig fase av planleggingen. Det startet som en plan om å selge det hele bort til kommersielle formål. Dette skjedde ikke, da en langsiktig plan med bred støtte fra folket om å bygge en underjordisk parkeringsløsning ble lagt på is. I 2020 hadde kommunen endelig kartlagt behovene til området og byen generelt, noe som har ført til en ny prosjekteringstart. Derfor er planen om å gjøre to av tre parkeringsarealer til grøntområder og gjøre den siste til et parkeringsanlegg for å erstatte den tapte parkeringen i bykjernen.

Med tanke på at det har tatt over 22 år siden beslutningen om å bygge mer grøntarealer i sentrum og det ikke har skjedd noe, gjør det situasjonen i dag enda mer pressende. Dette har

resultert i mange fordyrende elementer, planer som blir prosjektert, men ikke gjennomført og dyre innleide konsulenter i håp om å få noe håndfast å jobbe med.

Det er en diskusjon innad om det er mulig å beholde antallet parkeringsplasser eller om dette er et håpløst forsalg. Fjerner man parkeringsplassene vil sentrums butikkene mest sannsynlig miste salg, samt restaurant og uteliv vil merke et fall i kundeantallet. Dette fordi store deler av kommunen og beboerne befinner seg i områdene rundt Lillestrøm by i mer landlige strøk, med vesentlig dårligere buss og tog forbindelser (Asplan Viak, 2021).

Dette er et klassisk Jane (2011) vs. Glaeser (2011) paradoks; skal man fjerne parkeringsplassene helt og åpne opp for sosiale arenaer på bekostning av utviklingen og profitten til sentrum næringen, eller skal man se på en mulig mellomvei hvor man kan møte begge deler. Det handler om å holde bykjernen så bilfri som mulig, men samtidig som man med tilgang til byen kan holde profitten i næringen på det eksisterende nivået.

Det byggherreavdelingen har landet på per nå er en type mellomvei, der man prøver å beholde antallet parkeringer, samtidig som man bygger grøntområder. Det er en utfordrende oppgave å konstruere noe som holder over 300 parkeringsplasser, med sterkt fokus på el-billadning. Det å beholde antallet p-plasser vil ifølge mange av planleggerne resultere i en forminskning av tilgangen etter hvert, dette da kommunen er predikert til å vokse med over 21% frem til 2050 (Statistisk sentralbyrå, 2023). Spesielt med tanke på muligheten for at byen vil vokse med mange tusen innbyggere de kommende årene, da det vil bli mindre parkeringsplasser per innbygger i sentrum.

Siden det å planlegge parkeringsplasser i dagens byutvikling er et «ikke-tema» har Lillestrøm kommet med en «innovativ idé» for å få mer byrom og beholde parkeringene i sentrum. De skal bygge en ny og innovativ løsning for parkering i Lillestrøm sentrum, noe de kaller et «mobilitetshus». Det høres kanskje bare ut som et fancy navn på et stort parkeringshus, men det er ment å være mye mer enn kun et parkeringsanlegg. Mobilitetshuset kommer mest sannsynlig til å være rundt 5 etasjer, med en underjordisk parkeringskjeller i tillegg. Det vil være et stort fokus på elbiler, så nesten alle steder vil ha mulighet for ladning. I tillegg vil det være en tryggere sykkel- og scooterparkering, samt sykkelverksted med verktøy med mulighet for å fikse det selv. Det er også mulighet for å betale for hjelp med sykkelproblemer dine. Videre vil det være lade plasser for både elektriske sykler og scootere,

samt integrering av enkle ladningsmuligheter for alle typer transport (sykkel, scooter og biler). Dette for å fokusere på mer enn kun bilparkering.

Det er fortsatt usikkert hva som vil skje med planleggingen, da byggherreavdelingen har hatt positive samtaler med utbyggere som eier eneboligene rundt området for mobilitetshuset. Det er kun to utbyggere som eier rundt 20 av eneboligene der. Det er derfor uklart om disse samtale vil være en hindring for planleggingen eller om det kan komme positive resultater som resulterer i en lavere byggehøyde på mobilitetshuset. Uansett fortsetter behovet for grøntområder å være til stede, og det blir mer presserende for hvert år som går.

«Levende torg»-prosjektet varte over en periode på fem år (2014-2019), gjennomførte Norconsult på vegne av kommunen prøveaktiviteter der de i løpet av 2-3 måneder forvandlet de flate parkeringsområdene til ulike aktiviteter som ga byen noe mer enn bare parkering.

- *BMX-bane (2014)*
- *lekeplass med bocce-/boulesbane (2015)*
- *lekeplass med trampoliner og luftpute (2016)*
- *et urbant landbruksområde med blant annet frodige plantekasser og hengekøyer (2017)*
- *en scene med mange små arrangementer og deltakelsesordning (2018)*
- *En parkour-løype for både barn og hunder (2019).*

Som et resultat av en deltakelsesordning (2018) gjennomført av Norconsult på vegne av kommunen, ble det klart at innbyggerne virkelig ønsket en ny bruk av Stortorget, og man fikk testet ut hva innbyggerne faktisk bruker (Norconsult, 2018).

Kommunens diskusjoner rundt videre utvikling av Kjeller flyplass



Bilde 26, inngangen til kjeller flyplass. foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Kjeller flyplass utgjør et sentralt og omdiskutert tema i media, med en offentlig debatt mellom flyplassen og utviklerne i Lillestrøm. Spørsmålet som diskuteres er hvorvidt byen skal bevare en av verdens eldste flyplasser eller om de store områdene bør brukes til eiendomsutvikling. Kommunen står overfor utfordringer med å ta avgjørende tiltak rundt Kjeller flyplass, da det forventes motstand fra deler av befolkningen. Basert på min erfaring i byggherreavdelingen, virker det som om planene om å utvide området til eiendomsutvikling er nært en realitet.

Organisasjonene Bevar-Kjeller og Aero Norge engasjerer seg for å beskytte fritidsflymiljøet og bevare dette landemerket i byen. De betrakter flyplassen som en unik verdensattraksjon og har referert til Riksantikvaren i deres argumentasjon. Bevar-Kjeller ønsker å opprettholde flyplassen i Lillestrøm som en turistmagnet og håper at flystripa kan forbli på sin nåværende lokasjon. (Kjellerairport, 2020)

Et av deres forslag er å forvandle flyplassen til en forsknings- og innovasjonspark, med fokus på områder som luftfart, romfart og annen høyteknologisk industri. Dette forslaget tar sikte på å utnytte eksisterende infrastruktur og kompetanse på flyplassen og forskningsinstituttene rundt for å tiltrekke seg nye bedrifter, samt skape arbeidsplasser med høy verdi i regionen (Bevar-kjeller, u.å.).



Bilde 27, Bevar-kjeller sin fremtidsvisjon for kjeller flyplass, en miks av flyplass og byen behov for eiendomsutvikling, (bevar-kjeller, u.å.)

Det presenterte mellomforslaget fra Bevar-Kjeller synes å være urealistisk sett fra byggherreavdelingens perspektiv. Planene vil by på betydelige sikkerhetsmessige utfordringer, spesielt med tanke på overganger og bebyggelse som er plassert så tett opp mot flystripen. Det er viktig å enten bestemme seg for å bevare flyplassen eller å utvikle området, da en mellomløsning kan medføre store sikkerhetsrisikoer.

Dersom flyplassen skal bevares, vil det kreve betydelige ressurser for å gjøre den til en attraksjon. Den nåværende driften av flyplassen i grenseområdet mellom Lillestrøm og Kjeller er ikke spesielt imøtekommende og gir lite annet en flyvning til lokalbefolkningen. Området er omgitt av piggrådgerder og skilt som kan virke skremmende. Drømmen om å etablere et fly-senter med et museum kan synes å være urealistisk på dette tidspunktet.



Bilde 28, En plakat som skiter for bevaring av flyplassen festet ved inngangen til flyplassen, sammen med forbudt skilt for fotografering og dronekjøring. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Sammenfatning av det historiske leddet, teorien og empirien

Disse tre kunnskapsleddene har gitt meg en dypere forståelse av hva den kollektive identiteten til Lillestrøm by er. Historien bærer preg av mange hardtarbeidende innbyggere, tunge yrker, med mye lidelse for lite penger. Lillestrømlingene på den tiden var ikke en del av «plankeadelen» som opererte på Strømmen, men Lillestrøm var heller en by for muligheter. Når restriksjonene på sagbruksindustrien løsnet, kom veksten. Mennesker har kommet til Lillestrøm for mulighetene byen har å tilby, først med elveindustrien, så med infrastrukturen og nå med en moderne livstil i stadig vekst. Lillestrøm er mulighetenes by, og mulighetene er grunnlaget for hele dens eksistens.

Deltakelse blant innbyggere

Tilhørighet i bybildet skapes igjennom trygghet, sosiale arenaer og medvirkning. Whyte (2011) og Montgomery (2013) understreker at deltagelse fra beboerne i offentlige beslutningsprosesser er essensielt. Begge hevder at det skaper en eierskaps- og fellesskapsfølelse hos innbyggerne når de får være med å medvirke i beslutningene. Ved å engasjere ulike interessenter, inkludert marginaliserte samfunn og underrepresenterte grupper, i beslutningsprosesser, kan man sikre at deres stemmer blir hørt og deres behov blir dekket. Inkluderende planleggingspraksis er derfor viktig for å fremme sosial rettferdighet, styrking av samfunnet og en delt følelse av eierskap i formingen av byens utvikling.

Åpne offentlige rom

Alle forfatterne i teoridelen setter lys på viktigheten av åpne offentlige rom med fokus på sosialisering og aktiviteter, og at disse er essensielle for å sikre en trygghetsfølelse. Glaeser (2011) trekker mot trygghet i form av mulighetene byen har å tilby, i tillegg stabile boligtilbud og god økonomisk vekst. Også kommuneplanene påpeker viktigheten med tilgjengelige uterom, spesielt med tanke på den pressende situasjonen i bykjernen (Lillestrøm, 2021). Når uterom utformes for å være enkle å oppsøke, inkluderende og barrierefrie, skaper det innbydende miljøer for alle beboere. Whyte (1980) observerte at uterommene brukes til så mangt, om det er for egen avslapping eller felles sosialisering. Det blir dermed viktig å åpne opp tette sentrumskjerner for disse oppholdsrommene og gjøre det lett å oppsøke. Tilgjengelige uterom fremmer sosialt samspill, fysisk og psykisk velvære, og en felles følelse av glede og tilhørighet i fellesskapet.

Bevaring av kulturminner

Underliggende i historien sammen med empirien er betydningen av å ta vare på kulturminner i friluftsområdene langs Nitelva og flyplassen. Selv om det områdene skal utformes på nytt eller endres i bruk, er det viktig å minnes hva som har vært der tidligere. Kulturminner kan fungerer som ankere for identitet og historie, og kobler innbyggerne til deres og byens fortid. Søkene mine understreker viktigheten av å bevare og vise frem kulturarv i uterom, skape rom som reflekterer hvor vi kom fra, sammen med mangfoldet og rikdommen i fellesskapets kulturelle identitet.

Bærekraft

Igjennom empirien er det kraftig understreket at bærekraft må være med for at vi skal kunne planlegge strategisk for fremtiden. Når bygninger utformes og bygges med tanke på miljømessig bærekraft, bidrar de til et mer levelig og robust bymiljø, sammen med et lavere Co2 fotavtrykk på prosjektene. Bærekraftige bygninger reduserer ikke bare miljøpåvirkningen, men gir også sunnere og mer komfortable oppholdsrom, noe som øker beboernes velvære i det urbane miljøet. Det hjelper også våre felles FN-mål om et bærekraftig liv her på planeten.

Samlet sett understreker funnene betydningen av inkluderende planprosesser, tilgjengelige uterom, bevaring av kulturminner og bærekraftig planlegging. Det er disse fire viktige punktene jeg vil trekke frem.

Punkt 1, Større inkludering i byplanleggingsprosesser

Teorien brukt i denne oppgaven fremhever betydningen av inkluderende byplanleggingsprosesser for å fremme en følelse av tilhørighet og eierskap blant innbyggerne. Ved å involvere et mangfold av interessenter i beslutningstaking, inkludert medlemmer av samfunnet fra ulike bakgrunner og perspektiver, kan byer skape rom som virkelig reflekterer behovene og ambisjonene til innbyggerne deres. Denne inkluderende tilnærmingen fremmer sosial rettferdighet, styrking av samfunnet og en delt følelse av eierskap i formingen av byens utvikling.

Teorisøket indikerer at når innbyggere inkluderes i byplanleggingsprosesser, fører det til mer effektive resultater. Ved å aktivt engasjere samfunnsmedlemmer i beslutningstaking, kan planleggingspolitikk og -initiativer bedre møte befolkningens ulike behov og preferanser.

Denne inkluderende tilnærmingen fremmer en sterkere tilhørighet ettersom innbyggerne kjenner på eierskap og handlefrihet i å forme bymiljø sitt. Dette stemmer overens med Whyte (2011) som hevder at medvirkning i prosjekter resulterer i en større sannsynlighet for at innbyggerne tar i bruk ulike offentlige rom, og at det på den måten skaper en sterk følelse av fellesskap.

Gjennom inkluderende prosesser får planleggere og beslutningstakere verdifull innsikt i de unike egenskapene og ambisjonene til ulike nabolag, noe som resulterer i mer skreddersydde og kontekstspesifikke løsninger. Denne inkluderende tilnærmingen sikrer ikke bare at planleggingsbeslutninger er mer representative, men styrker også sosial samhörighet og fremmer et fellesskap som jobber mot samme mål.

Utfordringene rundt dette punktet strekker seg til by-politiske beslutningstakere, planleggere og hvem som faktisk blir inkludert av befolkningen. Å prioritere inkludering og samfunnsengasjement i planleggingsprosesser er avgjørende. Etablering av rutiner, åpenhet og plattformer for meningsfull deltakelse, fremme dialog og verdsetting av ulike stemmer er viktige skritt mot å skape byer der alle innbyggere føler en sterk tilhørighet og eierskap. «Levende torg» prosjektet til lillestrøm er et godt eksempel på hvordan kommunene kan ha en bredere inkludering i prosjektene sine. Spørsmålet nå er bare hvordan de bruker tilbakemeldingene de har fått og hvilke tiltak som faktisk tar hensyn til folkets stemmer. Er det kun et fasadeprojekt, eller blir det faktisk tatt hensyn til i planleggingen, det gjenstår å se.

Ytterligere forskning på temaet er nødvendig for å utforske effektive strategier for inkluderende byplanlegging, og for å forstå den langsiktige innvirkningen på sosial tilhørighet, samfunnets velvære og bærekraftig utvikling. Det er ikke å legge skjul på at slike prosesser tar lang tid, det er derfor essensielt at planleggere og utbyggere finner gode og mer effektive verktøy for å gjøre inkluderende prosesser i samsvar med god økonomisk utvikling. I tillegg er det viktig å ta tak i utfordringene knyttet til inkludering, som makt(u)balanser og ulik tilgang til ressurser, for å sikre at inkluderende planleggingsprosesser virkelig er rettferdige og representative for hele samfunnet.

Viktigheten er stor når det kommer til inkludering i byplanleggingsprosesser, da dette er å anse som et viktig verktøy for å fremme tilhørighet. Ved å aktivt involvere ulike interessenter

i beslutningstaking, kan byer skape mer inkluderende og deltakende miljøer der innbyggerne føler seg knyttet til sine urbane omgivelser og har en større følelse av tilhørighet.

Punkt 2: Sosiale interaksjoner i tilgjengelige uterom

I søket hos de anerkjente forfatterne brukt i teorien fremhever betydningen av tilgjengelige uterom for å fremme sosiale interaksjoner hos innbyggerne. Når uterom er designet for å være inkluderende og barrierefrie, skaper de innbydende miljøer som imøtekommer de ulike behovene og evnene til alle individer. Tilgjengelige uterom fremmer sosialt samspill, fysisk og psykisk velvære, og en felles følelse av glede og tilhørighet i fellesskapet.

Alle de fire forfatterne understreker behovet og viktigheten med en by som er laget for sosiale arenaer, men da ut fra ulike tilnærminger. Uansett står de felles om at en godt designet by kan fremme tilhørighet og fellesskap ved å skape rom som legger til rette for samhandling og forbindelse mellom innbyggerne. Blant annet hevder Jacobs (2011) at livlige gater bidrar til trygghet og samhandling mellom innbyggere. Dette kan utvikles gjennom god planlegging av offentlige rom som parker, samfunnshus og fotgjengervennlige gater. Det blir dermed viktig å arbeide mot en sosialinfrastruktur.

Godt utformede og tilgjengelige uterom bidrar til sosialt samhold og samfunnsengasjement, derfor handler det om at planleggere, utviklere og politikere anerkjenner og jobber mot sosiale interaksjoner og sosial tilhørighet. Ved å tilby inkluderende fasiliteter, som universelt tilgjengelige stier, sittegrupper og andre rekreasjonsfasiliteter, blir disse områdene samlingspunkter der mennesker fra alle samfunnslag kan komme sammen og samhandle. Dette fremmer tilhørighet, ettersom beboerne får kjenne på delt eierskap og glede av disse offentlige områdene.

Utfordringene rundt dette funnet strekker seg til kommunen; by-designere, planleggere og beslutningstakere. Å prioritere tilgjengelighet i uteromsplanlegging sikrer at offentlige rom er innbydende og faktisk blir brukt av beboere. Det er nettopp her Lillestrøm kommer litt svakt ut; det er lite på tilegnelige uterom og grøntområder i bykjernen. Dette er et resultat av en enorm utvikling, uten å faktisk ha strategiske planer for møte skifte fra lav-hus til høye blokker.

Det understrekes i fler av kommunens dokumenter, hvor mye det trengs grøntarealer i sentrum. viktigheten er essensiell for å skape sosiale arenaer hvor mennesker kan møtes. Bykjernen blir tettere for hvert år som går og nå er behovet for offentlige oppholds og grønt arealer i sentrum kritisk. Å innlemme naturen i urbane miljøer bedrer psykisk helse, oppmuntrer til aktivitet og skaper brytninger i et ellers grått bybilde. Jacobs (2011) fokuserer sterkt på brytninger i bybildet for å gjøre byen mer interessant og triveligere å ferdes i, det er nettopp det en grønn oase i sentrum vil gjøre for Lillestrøm. Grønne områder bryter det harde og grå i byen, samtidig som det tilbyr innbyggerne et sted å slappe av, trene og få kontakt med samfunnet sitt. Noe som igjen bidrar til deres følelse av tilhørighet i byen.

Intensjonene om å møte folkets behov om grønne uteområder, har vært der, planene om å gjøre Stortorget til et grønt og åpent areal er vedtatt. Problemet er bare den strategiske veien som er tatt for å gjennomføre den store endingen i kjernen har resultert i noen utfordringer. Det er vanskelig å sette fingeren på hva eksakt som har gått galt i bykjernen til Lillestrøm med tanke på grøntarealer og hvorfor det har gått 22 år siden det ble vedtatt, men noe har blitt gjort feil. Det er ikke holdbart at slike prosjekter tar flere tiår, imens utbyggerne har fått bygge nesten uten rammer. Videre forskning er fremdeles veldig nødvendig for å utforske de spesifikke utformingene, designelementene og intervensjonene som bidrar til tilgjengelige uterom og deres innvirkning på sosial samhörighet og fellesskapets velvære. Det er også viktig å ta tak i utfordringer knyttet til tilgjengelighet, som finansieringsbegrensninger og etter utvikling av eksisterende by-rom, for å sikre at tilgjengelige uterom integreres effektivt kan samhandle med byutviklingen.

Punkt 3: Kulturminner i utviklingsområdene

Det historiske kapitlet sammen med empirien, viser også betydningen av å ta vare på kulturarven i friluftsområder som et middel til å fremme tilhørighet blant beboerne. Det å skulle gjøre store omveltninger på historiske landemerker kan synes å være sårt for de som har en tilhørighet til området. Kulturminner kobler innbyggerne til deres fortid og gir en følelse av kontinuitet og tilhørighet til byen. Bevaring og utstilling av kulturarven i uterom skaper miljøer som reflekterer rikdommen i fellesskapets kulturelle identitet.

Kulturarvsteder, som historiske landemerker, monumenter eller tradisjonelle samlingssteder, fungerer som samlingspunkter for samfunnsaktiviteter og arrangementer. Disse områdene blir steder for delte opplevelser, kulturuttrykk og et kollektivt minne for beboerne, som fremmer

tilhørighet og forsterker identiteten til samfunnet (Lillestrøm kommune, 2021). Gjenopplive offentlige torg, gjenbruk av historiske bygninger og integrering av tradisjonelle arkitektoniske elementer i moderne urban design er noen eksempler der kulturarven kan bli effektivt bevart. Disse områdene gir ikke bare muligheter for innbyggerne til å koble seg til by historien, men kan også tiltrekke seg besøkende, noe som bidrar til byens særpreget.

Utfordringene her ligger hos byplanleggere, beslutningstakere og byantikvarer. Det er avgjørende at man prioriterer bevaring og gjenoppstandelse av kulturminner under byutviklingsprosesser. Dette krever samarbeid mellom kulturarveksperter, samfunnsrepresentanter og byplanleggere for å sikre at kulturarven blir vist frem på en respektfull måte og er tilgjengelig for alle. Ved å anerkjenne og feire kulturarven kan byer fremme en følelse av tilhørighet, stolthet og kulturell identitet blant innbyggerne. Det er ikke mange historiske minnesmerker etter sagbrukene som har formet «flisbyen», det er riktignok et murbygg langs Nitelva med noen plakater som forteller byens sagbrukshistorie. Det er noen få historiske kjennetegn på Kjeller flyplass, men det er få, da byggene ofte har blitt byttet ut.

Feltet er ikke komplett og det er nok nødvendig for å utforske effektive strategier for å integrere kulturarv i Lillestrøm spesielt, dette i samsvar med faktorer som samfunnsengasjement, gjenbruk og bærekraftig bevaringspraksis. I tillegg er det viktig å ta tak i utfordringene knyttet til å balansere bevaring med moderne by behov og utviklingspress, for å sikre at kulturarven forblir en integrert del av byens identitet, på en effektiv måte.

Punkt 4: Bærekraftige bygninger

Igjennom empirien har jeg forstått at kommunen og alle deres prosjekter jobber mot et felles klima- og miljømål. Om kommunen skal kunne jobbe med de tre første punktene er det implisitt at bærekraft må være i sentrum av planleggingen. Betydningen av bærekraftige bygninger er også viktig for å fremme tilhørighet. Dette da bærekraftig byggeskikk ikke kun bidrar til et mer miljøbevisst bymiljø, men også gir sunnere og mer komfortable oppholdsrom (Lillestrøm kommune, 2021). Dette øker igjen beboernes trivsel og deres tilhørighet til sitt bebygde miljø.

Ved å inkludere energieffektive designprinsipper, fornybare energisystemer og miljøvennlige materialer, minimerer bærekraftige bygninger sitt økologiske fotavtrykk og bidrar til å dempe klimaendringer. Beboere i slike bygninger opplever ofte forbedret inneluftkvalitet, økt termisk

komfort og reduserte energikostnader. Disse faktorene har en positiv innvirkning på beboernes fysiske og mentale velvære, og fremmer en sterkere tilknytning hvis man føler seg bra i omgivelsene sine.

Vellykkede eksempler viser den positive effekten av bærekraftige bygninger på beboernes følelse av tilhørighet (Lillestrøm kommune, 2021). Fra energieffektive boligkomplekser til grønt-sertifiserte kommersielle bygninger; disse strukturene viser frem mulighetene for bærekraftig design og konstruksjon. Beboere i disse bygningene har ofte en større tilfredshet med sine bo- eller arbeidsmiljøer, en følelse av stolthet over å være en del av et bærekraftig fellesskap, og en felles forpliktelse til miljøforvaltning.

Utfordringene rundt bærekraftig bebyggelse omhandler urbane planleggere og andre bydesignere, arkitekter, utviklere og beslutningstakere. Å prioritere bærekraftig byggeskikk sikrer at nybygg er i tråd med miljømål og fremmer beboernes velvære. Innlemming av energieffektive teknologier, bruk av fornybare energikilder og implementering av grønne bygge standarder bidrar til å skape levende og bærekraftige bymiljøer. Ved å gi innbyggerne bærekraftige bo- og arbeidsrom, fremmer byer tilhørighet og stolthet over sitt urbane miljø. Dette funnet krever mer arbeid fra kommunen, da dette er forholdvis nytt fokus området innen byggeskikken. Det ble klart for meg at det er en lang vei å gå, da med at vi fremdeles jobber med en KPI for måling av bærekraft i prosjektene. Da kan en bare bruke fantasien for å tenke seg til hvor mange andre verktøy for bærekraft og klimatiltak som faktisk mangler innen byggesektoren.

Det er riktignok et stort fokus å gjøre prosjektene mer bærekraftige, dette har jeg selv vært med på å utforme med en å lage en KPI for prosjektene de skal sette i gang fremover. I tillegg til deres store engasjement rundt bærekraftmålene til FN, men ytterlige arbeid kreves alltid, og det er et felt som man alltid som utbygger kan bli bedre på. Det er derfor viktig å utforske innovativ bærekraftig bygge-praksis, evaluere deres langsiktige innvirkning på beboernes velvære, og adressere utfordringer knyttet til hva som er realistisk å få til og skalerbart til bybildet. Samarbeid mellom interessenter, inkludert arkitekter, ingeniører, byplanleggere og beslutningstakere, er avgjørende for å fremme bærekraftig bygge-praksis og integrere dem i bredere byutviklingsstrategier.

Plan av konsekvens/framtidsplanlegging

I dette kapittelet presenteres konkrete muligheter og anbefalinger basert på mine tre kunnskapsledd: det historiske leddet, det teoretiske leddet (som tar utgangspunkt i verkene til Jane Jacobs, Glaser, Montgomery og Whyte) og empiriske leddet, som inkluderer samarbeid med kommunen og intern forståelse og observasjoner. Se vedlegg 1, Utviklingsperspektiv for Nitelva.

Valget av Nitelva, Kjeller flyplass og ombyggingen av Stortorvet som sentrale områder for analyse og drøfting er en naturlig konsekvens av oppgavens fokus og formål. Gjennom en grundig analyse og vurdering av disse områdene, vil det bli presentert konkrete anbefalinger for potensielle langtidsplaner og tiltak knyttet til bruk og urbanplanlegging. Ved å fokusere på disse områdene, håper jeg å bidra til en kritisk diskusjon om fremtidig utvikling og bærekraftig forvaltning av Lillestrøm by.

Dette kapittelet gir et helhetlig perspektiv på konsekvensene og mulighetene knyttet til fremtidig utvikling i Lillestrøm. Gjennom en oppgavebasert tilnærming, hvor jeg har samlet og integrert kunnskap fra ulike kilder og samarbeidspartnere, presenteres det konkrete anbefalinger som tar hensyn til områdets historie, teoretiske perspektiver og aktuelle observasjoner. Målet er å bidra til en bevisst og planlagt utvikling av Lillestrøm, som tar i betraktning områdets særegenheter og potensial for fremtidig suksess.

Framtidige utviklingsperspektiver for Nitelva

Nitelva innehar et betydelig potensial som en naturskjønn og rekreasjonsvennlig ressurs for Lillestrøm. Med sin lange historie og industrielle arv har elven muligheten til å bli en enda mer attraktiv og engasjerende del av byens identitet. Imidlertid er det i dag en tydelig uoverensstemmelse mellom den omfattende utviklingen som har funnet sted i resten av byen og den relativt underutviklede tilstanden langs elvebredden.

Selv om det finnes noen fritidsaktiviteter og kunstinntallasjoner langs turstien ved elven, er det fremdeles store muligheter for å utnytte elven i større grad. Det kan tenkes at en mer helhetlig og spennende historiefortelling langs elvebredden, kan være et godt forslag. Det finnes kun et lite bygg fra den tidligere sagbruksindustrien. Denne industrien spilte en avgjørende rolle i byens transformasjon fra et bondesamfunn til en by. Her er det store

muligheter for planleggere å gi elven den oppmerksomheten den fortjener. Ved å synliggjøre og formidle Nitelvas historie, inkludert de positive aspektene som industriell utvikling og arbeidsplassene som fulgte med. Det bør også nevnes de utfordringene som har preget området med flommer, kan man skape en dypere forståelse og tilknytning til elven blant innbyggerne.

Det er også viktig å ta i betraktning at Nitelva strekker seg over hele 7 kilometer rundt lillestrøm by. Dette gir rom for en mer mangfoldig og variert utvikling av elvebredden, som kan inkludere flere rekreasjonsområder, kulturelle aktiviteter og grønne soner. En omfattende og attraktiv utnyttelse av elven kan gi byen en revitalisert tilknytning til vannet og skape et levende og pulserende område for både lokalbefolkningen og besøkende. Målet er å revitalisere Nitelva og endre beboernes oppfatning av elven i regionen. Fra å være en forurenset industriell elv, skal den transformeres til å bli en dynamisk og levende del av bykjernen. Gjennom å skape attraktive områder langs elvebredden, søker man å gjøre Nitelva til et sentralt element i regionens identitet og et samlingspunkt for rekreasjon, kultur og sosialt samvær. Ved å engasjere beboerne og skape en positiv opplevelse av elven, kan Nitelva bli en ressurs som blir verdsatt og ivaretatt for generasjonene som kommer.

Målet med dette perspektivet er imidlertid ikke nødvendigvis å utbygge hele elvebredden, men heller å skape en naturlig forlengelse av den trange og urbane bykjernen ut mot den grønne og potensielt urbane elven. Dette vil bidra til å skape kontraster fra det grå bymiljøet. Viktigheten ved dette understrekes av Jacobs (2011), ved å bryte opp monotone områder og gjøre det spennende å ferdes her. Samtidig kan man også ta i betraktning Glaesers (2011) perspektiv, og åpne opp for en byutvikling som gir rom for mer økonomisk vekst. Nitelva kan gå fra å ha drevet møller og sagbruk til å drive den moderne profittmøllen for det utvidede Lillestrøm sentrum.

Dette perspektivet søker å utforske mulighetene for en bærekraftig og helhetlig utvikling av Nitelva, som tar hensyn til dens historiske betydning, naturverdier og potensial som en attraksjon for innbyggere og besøkende. Ved å identifisere og foreslå konkrete tiltak og strategier, vil denne oppgaven ha som mål å sette Nitelva som dialog i Lillestrøms byutvikling.



Bilde 29, Elvegangen i Nitelva, tatt under toglinjen, rett bak Rådhuset. Her ligger en gammelbrygge med noen falleferdige benker på. Det mørke huset mellom trærne er det eneste sporet etter storhetstiden til sagbrukene. Foto: Magnus Helvig Klefås Johannessen

Som vist på bildet jeg tok over, er det veldig lite som skjer langs de mest sentrale områdene ved elven. Det er noe kunst, en brygge og en sti, men veldig lite annet som skjer langs den potensielle naturperlen. Det er på tide at Lillestrøm finner tilbake til elvebredden som næring, åpner for noe utbygging og gjør det til midtpunktet. Ikke bare for estetikken og næringsmuligheter her, men det å ta elven tilbake for befolkningen. Som nevnt har ikke elven det beste ryktet, på grunn av industri forurensing og atomkraftverket, men dette inntrykket og opplevelsen av vannet kan vi endre om vi bruker elven til det den kan by på.

Beslutningstakere bør derfor anerkjenne potensialet i Nitelva og ta ansvar for å utvikle den til en levende og historisk berikende del av Lillestrøm. Dette kan oppnås gjennom planlegging og utforming av kreative, inkluderende og bærekraftige tiltak som fremhever elvens betydning og skaper en sterkere tilhørighet til den blant innbyggerne. Ved å utvikle en visjon og strategi for Nitelva som er i tråd med byens overordnede utviklingsmål, kan man skape et harmonisk og attraktivt samspill mellom byen og elven, og samtidig berike Lillestrøms identitet som en by med en naturskjønn og historisk verdifull elvegang.

I mitt perspektiv er det synd at bysentrumet i Lillestrøm ikke fullt ut utnytter det vakre naturlandskapet som Nitelva har å tilby. Den nåværende konsentrasjonen av aktiviteter er i bykjernen mellom jernbanelinjen og Kjeller flyplass som begrenser mulighetene for å

omfavne elven og utforske alternative næringsområder. En muligheter er å utvikle flytebrygger ved Nitelva, som kunne huse restauranter eller kafeer med tømmerdekorasjoner som minner om området industrielle arv.

Denne tilnærmingen vil kunne skape et harmonisk samspill mellom elven og bysentrumet, og gi mulighet for å nyte mat og drikke i en unik og naturskjønn setting. Ved å benytte flytebrygger og andre passende strukturer, kan man fange opp elvens potensial og skape en atmosfære som gjenspeiler og hedrer dens betydning. Dette ville ikke bare være et tiltak for å tiltrekke seg besøkende og turister, men også for å engasjere lokalbefolkningen og gi dem en ny måte å oppleve og sette pris på Nitelva på.

En slik utvidelse av bysentrumets aktiviteter til Nitelva-området vil kreve nøye planlegging og tilpasning for å sikre at det er i tråd med byens strategiske mål, kulturelle verdier og økonomiske bærekraft. Det vil være viktig å involvere lokale interessenter, beslutningstakere og næringsdrivende i diskusjoner og planleggingsprosesser for å sikre bred støtte og forståelse. Videreutviklingen av Nitelva-området som en attraksjon og kulturelt knutepunkt vil kreve et bredt spekter av tjenester og salgsmuligheter som kan berike opplevelsen for besøkende og innbyggere. Potensielle forretningsideer og tjenester som kan utforskes langs den urbane elven inkluderer:

1. Restauranter og kafeer med uteservering langs Nitelva kan det tilbys en unik og idyllisk opplevelse der besøkende og lokalbefolkningen kan nyte mat og drikke i en vakker elveomgivelse. Ved å etablere flytebrygger eller terrasser langs elvebredden, kan det skapes et pulserende spisemiljø som reflekterer Lillestrøms gastronomiske mangfold. Lokale restauranter kan presentere autentiske retter basert på regionens rike matkultur, samtidig som internasjonale kulinariske opplevelser kan bringe en smak av verden til elven.

Besøkende vil kunne velge mellom et bredt spekter av spisesteder, fra trendy kafeer som serverer fersk kaffe og bakverk til sjarmerende bistroer som tilbyr lokale delikatesser. Med uteservering ved elvebredden kan gjestene nyte maten og drikken mens de nyter den rolige atmosfæren og den vakre utsikten over elven. Flytebryggene kan også være vertskap for spesielle arrangementer og tematiske matfestivaler, som bringer sammen lokale produsenter, matentusiaster og besøkende.

Dette initiativet vil være en naturlig forlengelse av Lillestrøms voksende restaurant- og utelivsscene. Byen har allerede etablert seg som et kulinarisk knutepunkt, og utnyttelse av Nitelva vil bidra til å ytterligere forsterke denne posisjonen. Ved å skape en restaurantdestinasjon ved elvebredden vil det tiltrekke seg både lokalbefolkningen og turister som ønsker å oppleve byens kulinariske mangfold og samtidig nyte en avslappende atmosfære langs elven.

2. Mat-, kunst- og håndverksmarkedet langs elvebredden vil være en ideell arena for lokale bønder og produsenter i Lillestrøm kommune å vise frem og selge sine råvarer og produkter. Ved å tilby et vakkert og tilgjengelig sted, ala «bondens marked», kan Nitelva skape en bro mellom by og bygd, og bidra til å styrke forbindelsen mellom urban og rural økonomi. For bøndene i Lillestrøm kommune kan det å ha en dedikert plass langs elvebredden for å selge sine råvarer og lokale produkter tenkes å være av stor betydning. Dette gir dem en plattform til å nå ut til et bredere publikum av både lokale innbyggere og besøkende. Det vil ikke bare bidra til økt synlighet og salg for bøndene, men også skape en fellesskapsfølelse og bevissthet rundt lokal matproduksjon og bærekraftig landbruk.

Gjennom å støtte bøndene og oppmuntre til kjøp av lokale råvarer og produkter langs Nitelva, kan det skapes et nært samarbeid mellom byens beboere og de som arbeider med landbruket i området. Dette kan øke bevisstheten om matens opprinnelse, bærekraftig produksjon og betydningen av lokal matkultur.

I tillegg til å støtte bøndene og den lokale økonomien, vil tilstedeværelsen av bondemarkeder langs elvebredden også bidra til å skape et levende og kulturelt mangfoldig miljø. Besøkende vil kunne oppleve den unike atmosfæren og energien som oppstår når folk samles for å handle og utforske lokale produkter. Dette vil skape en dynamisk og levende handelsatmosfære som kan berike opplevelsen av Nitelva-området.

Dermed vil et mat-, kunst- og håndverksmarked langs Nitelva ikke bare være et sted for økonomisk aktivitet og handel, men også en kilde til stolthet og tilknytning til lokalmiljøet. Det vil skape en bro mellom by og bygd, og fremme verdien av lokal matproduksjon og kulturelt mangfold. Ved å gi bøndene en vakker plass langs elven, vil Nitelva kunne bli et samlingspunkt for lokal matkultur og et viktig symbol på samhold mellom byen og landet.

3. Utendørsaktiviteter og rekreasjon Organisering av ulike utendørsaktiviteter kan tenkes tiltrukke seg en bred publikumsmasse. Dette kan inkludere guidede turer langs elvebredden, sykkelutleie, kajakkpadling, fiske eller andre vannrelaterte aktiviteter. Ved å tilby varierte og engasjerende aktiviteter, vil Nitelva bli et populært sted for fysisk aktivitet og rekreasjon. Dette kan inkludere utleie eller salg av fritidsutstyr som kajaker, kanoer, paddleboards, fiskeutstyr eller sykler. Dette kan oppmuntre til fysisk aktivitet og utendørsopplevelser langs elven.

4. Organisering av kulturelle arrangementer og festivaler langs Nitelva vil være et betydningsfullt tillegg til Lillestrøms allerede sterke fokus på kultur og musikk. Ved å skape en levende kulturscene ved elvebredden vil Lillestrøm kunne utvide sitt tilbud av arrangementer og tiltrukke seg både lokale innbyggere og besøkende fra andre områder. Kulturelle arrangementer som musikkfestivaler, kunstutstillinger, teaterforestillinger og andre kulturelle begivenheter vil skape en vibrerende og engasjerende atmosfære langs Nitelva. Dette vil bidra til å skape en unik opplevelse for besøkende, samtidig som det styrker byens kulturelle identitet og tilknytning til elven.

Særlig viktig er betydningen av musikk i Lillestrøm, som er kjent for sin årlige musikkfestival, Byfesten. Å inkludere musikkarrangementer langs elvebredden vil være en naturlig utvidelse av Byfesten, og vil gi en mulighet for artister og musikere til å opptre i en naturskjønn og sjarmerende setting. Dette vil tiltrukke seg et bredt spekter av publikum og bidra til å styrke Lillestrøms posisjon som et kulturelt knutepunkt.

I tillegg til musikk kan også kunstutstillinger og teaterforestillinger berike kulturlivet langs elven. Ved å gi rom for lokale kunstnere og teatergrupper til å vise frem sitt arbeid, vil Nitelva kunne bli en plattform for kunstnerisk uttrykk og kreativ utfoldelse. Dette vil ikke bare gi en inspirerende opplevelse for publikum, men også fremme samarbeid og samhörighet i det lokale kunstmiljøet. Ved å organisere kulturelle arrangementer og festivaler langs Nitelva, vil Lillestrøm kunne skape en levende og pulserende atmosfære. Dette vil berike byens kulturliv, styrke tilknytningen til elven og bidra til å skape en minneverdig opplevelse for alle som besøker området.

5. Båtturer og sightseeing langs Nitelva gir besøkende og lokale en unik mulighet til å oppleve elven fra vannet og utforske dens historie og betydning. Disse turene tilbyr en

avslappende og minneverdig måte å nyte den naturskjønne utsikten langs elvebredden. Guidede turer gir innsikt i elvens rolle i byens vekst og utvikling, samtidig som de kan inkludere stopp ved historiske landemerker og kulturelle attraksjoner. Båtturer og sightseeing langs Nitelva gir et annerledes perspektiv og skaper unike opplevelser for besøkende og lokale.

Det er viktig å merke seg at enhver utvikling langs Nitelva bør være i tråd med bærekraftige prinsipper og ta hensyn til bevaring av elvens naturlige og økologiske verdi. Ved å kombinere kommersielle muligheter med bevaring og respekt for naturen, kan Nitelva bli et levende og attraktivt område som fremmer tilhørighet og trivsel for innbyggerne i Lillestrøm og tiltrekker seg besøkende fra andre områder

Framtidige utviklingsperspektiver for Kjeller flyplass

Kjeller flyplass representerer et avgjørende punkt i utviklingen til byen; skal det bevares eller skal det utbygges? Spørsmålet er om kommunen har en «nedenfra og opp planlegging» av et område eller skal det fokuseres på kommunens ambisjoner om befolkningsvekst. Se vedlegg 2, Utviklingsperspektiv for Kjeller Flyplass.



Bilde 30, Bilde av byggene til kjeller flyplass, i bakgrunn ser man deler av Kjeller området. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Kommunen ønsker en videre utvikling og utvidelse av det urbane Lillestrøm (Lillestrøm kommune 2021). Det å bryte den 1,7 kilometer lange flystripen kan være løsningen for å åpne opp for at kjeller blir en egen bydel. Tilstanden til flyplassen er dårlig, og byggene er gamle og falleferdige. På samme tid tar store arealer som flere mener kan brukes til så mye mer enn privat- og hobbyflyvning. For flere av prosjektlederne handlet det ikke om hva som skjer, men når det kommer til å skje.

Et av forslagene som vurderes er å gjøre om flyplassen til en utbygging med blandet bruk som vil inkludere boliger, kontorer og butikkarealer, samt grøntområder og rekreasjonsfasiliteter. Målet med dette forslaget er å skape et levende, gangbart samfunn som vil gi en rekke fasiliteter og tjenester til innbyggerne, samtidig som det bevares naturmiljøet og minimerer miljøpåvirkningene av utviklingen. Disse forslagene er imidlertid fortsatt i en tidlig fase, og det er mange faktorer å vurdere før noen beslutning kan tas. Disse faktorene inkluderer spørsmål som arealbruksreguleringer, miljøkonsekvensvurderinger og offentlige innspill og engasjement. Det endelige målet er å finne en bærekraftig og inkluderende utviklingsstrategi

som balanserer behovene til samfunnet med de miljømessige, sosiale og økonomiske realitetene i regionen.



Bilde 31, En av hangarene langs flystripen på Kjeller flyplass. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

I lys av teoriperspektivet til oppgaven er det nødvendig å se på forskjellene mellom økonomen Glaeser (2011) og Jacobs (2011). Dersom kommunen ønsker å ta hensyn til brukernes perspektiv og benytte en inkluderende planleggingsprosess i dette dilemmaet, vil det sannsynligvis føre til en bevaring av området og etablering av et flysenter som løsning. Imidlertid kan det være annerledes dersom hele byen blir involvert i prosessen, noe som imidlertid vil gjøre inkluderingsprosessen enda mer utfordrende.

På den andre siden ville Glaeser (2011) sannsynligvis betraktet området som det ideelle neste trinnet for utviklingen av Lillestrøm by. Han ville sett de store utviklingsmulighetene som en naturlig utvidelse av en by som trenger omfattende bygging, ikke bare i høyden, men i bredden. Flyplassen er allerede utbygd og i stor grad ubrukt, med unntak av et mindretall mennesker i regionen. Det er store arealer som har potensial til å gi mye, men som per nå gjør det kun for et begrenset antall mennesker. I de siste årene har presset økt for omgjøring av Kjeller flyplassområde til nye formål. Hoveddrivkraften bak disse diskusjonene er behovet for å møte mangelen på rimelige boliger og kommersielle arealer i regionen, samtidig som man ønsker å fremme bærekraftig byutvikling for Lillestrøm by.

Basert på min kunnskap og forståelse, er det tydelig at det eksisterer en polarisering når det gjelder fremtiden til Kjeller flyplass. Mens et historisk bevaringsperspektiv taler for å opprettholde og utvikle området som en attraksjon, støtter utviklere i byen en annen tilnærming. Som en byggingeniør ser jeg sikkerhetsmessige bekymringer knyttet til det

foreslåtte mellomalternativet, der overgangssoner og bebyggelse er plassert så nær flystripen. Med tanke på flyplassens nåværende tilstand, kan det fra en planleggers perspektiv virke mer realistisk å rive flyplassen for å imøtekomme byens vekst. Selv om dette forslaget kan oppfattes som radikalt og kontroversielt, gitt den omfattende utbyggingen som allerede har funnet sted i byen, er det få alternativer igjen for å fortsette utviklingen av Lillestrøm både i høyden og bredde.

Løsningen krever en balansert tilnærming som tar hensyn til både Glazers (2011) kapitalistiske perspektiv og Jacobs (2011) motstand mot ensidig økonomisk vekst. Det er nødvendig å finne en mellomvei som ivaretar både behovet for bærekraftig økonomisk utvikling og bevaring av kvaliteter som bidrar til et inkluderende og livlig bymiljø. Dette kan innebære å utforske alternative modeller for byplanlegging som fokuserer på å skape mangfoldige og funksjonelle nabolag med en blanding av boliger, arbeidsplasser, offentlige rom og kulturelle tilbud. Det er viktig å transformere området til en ny bydel som hedrer sin historie. Dette krever aktiv involvering av lokale interessenter, politikere og beslutningstakere for å sikre en helhetlig og bærekraftig utvikling av Kjeller flyplass.

En grundig analyse av potensielle konsekvenser og en helhetlig planleggings- og utviklingsstrategi er nødvendig. En slik tilnærming bør ta hensyn til de økonomiske, sosiale og miljømessige aspektene ved utbyggingen av Kjeller flyplass. Det er avgjørende å vurdere hvordan denne utviklingen vil påvirke både eksisterende innbyggere og det omkringliggende miljøet. Bærekraftig utvikling av området er en sentral del av planleggingsprosessen. Dette innebærer å vurdere faktorer som transportinfrastruktur, grønne områder og energieffektivitet. Man må også ta hensyn til hvordan utviklingen av Kjeller flyplass vil påvirke den eksisterende infrastrukturen og tilbudet av tjenester i Lillestrøm. Dette kan inkludere behovet for utvidelse eller forbedring av offentlig transport, tilgang til skoler og helsetjenester, samt muligheter for kulturelle og rekreasjonstilbud.

Samtidig kan man integrere Jacobs (2011) filosofi i prosessen, selv om man vurderer en endring av bruken av området. Det er viktig å involvere ulike interessenter og aktører i planleggingsprosessen, inkludert lokale innbyggere, næringslivsrepresentanter, interessegrupper og kommunale beslutningstakere. Gjennom en åpen og inkluderende prosess kan man sikre at ulike perspektiver og behov blir ivare tatt, og skape en sterkere følelse av tilhørighet og eierskap blant innbyggerne i Lillestrøm.

I lys av de nevnte utfordringene og mulighetene er det avgjørende å utvikle langsiktige og helhetlige planer for Kjeller flyplass. Disse planene bør være basert på grundige analyser, tverrfaglig kunnskap og bred deltakelse fra relevante aktører. Ved å ta hensyn til både lokale behov og overordnede mål for bærekraftig utvikling, kan man sikre en fremtidig utvikling av Kjeller som styrker Lillestrøms identitet, tilhørighet og bærekraftige vekst.

Konkrete tiltak

Som sett på plankartet over utviklingsperspektivet er flyplassen markert for videre utvikling, det er også markert mindre fokus området hvor det kan planlegges for noe bevaring, forretninger og aktiviteter.

Hedre historien om Kjeller flyplass med gjenbruk. En viktig del av å utvikle Kjeller flyplassområde er å hedre og respektere dens historiske betydning. Det er avgjørende å bevare og gjenbruke dette unike området for å bevare byens historie og identitet. Gjennom gjenbruk av noen av hangarene på flyplassen kan man skape et mangfold av attraksjoner og tilbud som bidrar til å feire og hedre fortiden.

En mulighet er å transformere hangarene til levende mathaller, hvor lokalbefolkningen og besøkende kan oppleve et bredt utvalg av matkultur. Dette vil skape et pulserende møtested hvor folk kan nyte deilige retter og samtidig lære om historien og betydningen av Kjeller flyplass. Videre kan noen av hangarene omgjøres til mindre kulturscener, hvor lokale artister og kulturarrangementer kan finne sted. Dette vil bidra til å fremme kunstnerisk og kulturelt mangfold, samtidig som det gir et levende og dynamisk miljø for innbyggerne. Ved å inkludere ulike kunstuttrykk som musikk, teater og visuell kunst, kan man skape en engasjerende og inspirerende opplevelse for publikum. Et flymuseum med utstillinger er en annen spennende mulighet for gjenbruk av hangarer. Dette vil tillate besøkende å utforske historien til Kjeller flyplass og luftfart generelt. Gjennom interaktive utstillinger, historiske gjenstander og fortellinger kan man skape en lærerik opplevelse som formidler betydningen

av flyplassen for regionen og landet som helhet. Dette vil også bidra til å bevare og dokumentere den rike historien til flyplassen for kommende generasjoner.



Bilde 32, Starfighter F- 104, markerer 100 års jubileet til Kjeller flyplass, foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

I tillegg er det en vakker skulptur av en Starfighter F- 104 utenfor militærbasen som bør bli ivaretatt på området. Denne skulpturen, som viser et eldre jagerfly, har en symbolsk verdi og markerer Kjeller flyplass' 100 år i Lillestrøm. Ved å bevare og inkludere denne skulpturen i utviklingen av området kan man skape en visuell representasjon av fortiden og ære minnet om det som en gang var. Gjennom gjenbruk av hangarene og bevaring av skulpturen, kan man skape et område som kombinerer historisk bevaring, kulturell aktivitet og matopplevelser. Dette vil gi et attraktivt og levende sted som tiltrekker seg både lokale og tilreisende, samtidig som det respekterer og hedrer Kjeller flyplass' historiske arv. Gjennom en slik helhetlig tilnærming kan man skape en unik og minneverdig opplevelse for alle som besøker området.

2. Sømløs overgang mellom det nye byområdet og eksisterende Lillestrøm. Det er en viktig målsetting å få brutt ned barrierene mellom Kjeller og Lillestrøm, slik at Kjeller kan integreres som en naturlig bydel i Lillestrøm. Samtidig må man skape et nytt byområde der flyplassen en gang lå. Disse to utvidelsene av bybildet kan tenkes å gi betydelige fordeler og tiltrekke seg flere tusen nye innbyggere.

Storgata, som går fra bykjernen gjennom flyplassen og inn i Kjeller-området, er allerede sterkt bebygget. Fokuset burde nå være å oppnå en harmonisk og naturlig overgang til disse potensielle nye bydelsområdene. Dette krever en nøye planlagt og gjennomtenkt utviklingsstrategi som sikrer en balansert og bærekraftig utvikling. For å oppnå en naturlig

overgang mellom Lillestrøm og Kjeller, er det viktig å skape en sammenhengende bystruktur som knytter de to områdene sammen. Dette kan omfatte utvikling av mellomliggende områder med passende arkitektur, grønne lunger og offentlige rom. Gjennom å utforme disse områdene på en inviterende og inkluderende måte, kan man oppmuntre til sosialt samvær og aktiviteter som binder de to bydelene sammen.

3. transportinfrastruktur er også essensielt for å sikre denne sømløse forbindelsen mellom Lillestrøm og Kjeller. Dette kan innebære oppgradering eller utvidelse av veier, gater og kollektivtransportnettverk. Utviklingen av sykkelstier og gangveier kan også bidra til å lette overgangen mellom områdene og fremme bærekraftige transportløsninger. Ved å fokusere på en helhetlig og integrert byutviklingsplan kan man sikre at utvidelsen av bybildet skjer på en måte som ivaretar lokalbefolkningens behov og ønsker. Dette kan oppnås gjennom bred deltakelse og samarbeid med lokale interessenter, inkludert innbyggere, næringslivsrepresentanter og kommunale beslutningstakere. En inkluderende planleggingsprosess vil bidra til å skape en følelse av eierskap og tilhørighet blant innbyggerne i Lillestrøm.

Den naturlige overgangen mellom Lillestrøm og Kjeller vil ikke bare bidra til å utvide bybildet og øke befolkningen, men også skape et dynamisk og attraktivt byområde. Det vil legge til rette for en bredere variasjon av boliger, næringslivsmuligheter, offentlige rom og kulturelle tilbud. Dette vil bidra til å styrke Lillestrøms identitet som en moderne og inkluderende by samtidig som man ivaretar historien og arven til Kjeller flyplass.

Framtidige utviklingsperspektiver for Stortorget

Utviklingen av Stortorget har gjennomgått en lang og ubesluttsom prosess, som har strukket seg over flere tiår. Det er på høy tid å handle og gjøre noe med dette området. Byene kan ikke lenger utformes kun med tanke på bilistenes behov. Det er nødvendig å tilrettelegge for at Stortorget kan fungere som et levende og mangfoldig torg, med stor vekt på å integrere naturen i den ellers grå bykjernen. Se vedlegg 3, utviklingsperspektiv for Stortorget.

Stortorget har potensialet til å bli et attraktivt og funksjonelt torg, som tjener som et samlingspunkt for menneskelige aktiviteter. For å oppnå dette er det viktig å skape et miljø som er inkluderende og som tilrettelegger for variert bruk. Gjennom utviklingen av Stortorget bør det legges vekt på en blanding av funksjoner. Dette kan innebære å etablere butikker, kafeer, restauranter og offentlige tjenester rundt torget. Ved å skape et pulserende handelsmiljø vil man tiltrekke seg både innbyggere og besøkende, og bidra til å gjøre torget til et levende og attraktivt sted å oppholde seg. Dette i relasjon til Jacobs (2011) og Whyte (1980) mål om å skape sosiale bruksområder i byen.

Det har vært en langvarig og utfordrende prosess å komme dit vi er i dag med Stortorget. Det er viktig at det nåværende forslaget fra Byggherreavdelingen blir grundig og velutviklet, slik at det får nødvendig støtte fra politikerne. Det kan også bli behov for tilleggsfinansiering, spesielt siden prosjektet har blitt utsatt flere ganger. Det er viktig å være varsomme på at innbyggerne ikke føler seg oversett eller neglisjert i planleggingsprosessen. Derfor er det avgjørende at planleggingen av Stortorget ikke er ensidig, men at Byggherreavdelingen og politikerne samarbeider med befolkningen for å skape noe som vil bli brukt og som gir positive bidrag til Stortorget. Dette jamfør Jacobs (2011) og Montgomery (2013).

Bykjernen er allerede svært tett bebygd, og det er behov for grønne oppholdsrom i sentrum. Det er viktig å skape et balansert bymiljø som tar hensyn til både behovet for sosiale oppholdsrom og de praktiske utfordringene knyttet til parkering og tilgjengelighet. Gjennom en inkluderende og samarbeidsorientert tilnærming kan vi bygge et Stortorg som er både funksjonelt og attraktivt, og som bidrar til å skape et bedre bymiljø for alle innbyggere.



Bilde 33, sydlige parkeringsplassen, denne skal også bli park sammen med den nordlige parkeringsplassen i bakgrunnen av bildet. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Parkens utviklingsperspektiv

Ideer til installasjoner man kan integrere i de nye grøntområdene for å gjøre parken mer interaktiv og åpen for deltagelse:

1 - Gatekunst: Inviter lokale gatekunstnere til å skape fargerike veggmalierier eller gatekunstverk på veggene rundt torget. Dette vil gi et unikt og dynamisk preg på området og tiltrekke seg kunstentusiaster. Dette er inspirert av Montgomery (2013) sitt eksempel fra Portland. Det kan vær en god måte å åpne opp for å gi folket mulighet til å påvirke og sette sitt uttrykk på Stortorvet. Dette kan gjøres av lokale profesjonelle og amatører, samt at det kan være permanent eller midlertidige installasjoner. Viktigst av alt er at det er laget for og laget av de som bor der og bruker parken. Det er laget for Lillestrømlingene og deres vilje skal forme eventuelle vegger, skulpturer eller annet som kommunen åpner for at de lokale kan sette sitt preg på.

2 - Utendørs amfiteater: Et annet alternativ er å bygge et utendørs amfiteater med sitteplasser hvor lokale teatergrupper, musikere eller andre artister kan opptre. Dette gir et dedikert sted for scenekunst og underholdning. Dette kan brukes til mange forskjellige aktiviteter, alt fra barnevennlige show, til konsertarena under by-festen. Dette var testet med en midlertidig scene i 2018, og åpnet for mange vellykkede forestillinger på Stortorvet.

Hvordan dette skal drives er et eget spørsmål, en ide som kan funke her er at kommunen lander en samarbeidsavtale med kinoen som ligger på Stortorget, det kan åpnes for utekino og kanskje visninger av bortekampene til LSK. Dette for å skape en sosial arena og et naturlig møtepunkt på Stortorget.

3 - Urban fellehage: Det er også en ide å lage en urban hage med planter, blomsterbed og trær. Dette vil bidra til å skape et grønt område midt i byen og gi et pusterom for besøkende. Det kan være mulighet for å åpne opp for at lokale kan bidra med egne planter og lage egne lokallag for blomsterinteresserte. Dette er allerede noe som var testet på Stortorget i 2017, og viste seg å være veldig vellykket (Norconsult, 2018). Lokale, gjerne eldre i blokkene rundt tok med seg planter de hadde på balkongen og fylte tomme jordpoteter med det de ønsket at skulle gro der. Dette gjorde også at de selv følte et ansvar for vanning og vedlikehold, og åpnet opp for at de kan utfolde seg selv i en slags hage, uten å faktisk eie et hus med hage. Kanskje dette kan være et slags kompromiss med de som har flyttet fra husene sine og inn i blokk, å ha en offentlig hage tilrettelagt for planting.

4 - Lesekroker med bokbytte: Kommunen kan tilrettelegge for et mindre areal på torget som er bygget med benker, hyller og belysning hvor folk kan slappe av og lese bøker eller magasiner. Her er det også tilrettelagt for å bokbytte, der man kan legge igjen bøker man selv har lest ferdig og låne med seg noe nytt noen andre har lagt igjen. Målet er å skape sosiale rom på torget, engasjere og motivere de lokale til samhandling og bruk av torget. Forhåpentligvis kan disse kvadratmeterne midt i Lillestrøms grå kjerne, bli den grønne oasen de sårt trenger. Hvor alle Lillestrømlingene kan møtes, snakke med hverandre og bruke Stortorget til det er torg faktisk skal brukes til, en sosial arena. Dette er en ide jeg tok inspirasjon fra Montgomery (2013) sin fortelling om Portland.



Bilde 34, Parkeringsplassen mot øst, her skal det bygges mobilitetshuset. Foto: Magnus Helvig Klefos Johannessen

Andre essensielle fokusområder for mobilitetshuset

Det er mange punkter vi har jobbet fram som bør bli med i mobilitetshuset og jeg har fått æren av å lage et underlagsdokument for kommunen (se vedlegg), og dermed komme med forslag til hva et mobilitetshus kan inneholde, med fokus på å møte unges reisevaner. Det er lite hensiktsmessig å ramse opp hva vi i kommunen har kommet frem til som spesifikke løsninger vi ønsker å integrere, men velger i stedet å nevne noen råd jeg har gitt til konstruksjonen når for å kunne jobbe mot punkt 4: bærekraft.

Fokusområde nr. 1 - gjenbruk: det å bruke materialer og utstyr om igjen er viktig for miljøet, det finnes allerede åtte ladere til elbiler der, disse kan gjenbrukes innad i parkeringshuset og kan bidra til et lavere Co2 avtrykk, kanskje til og med hjelpe med å få total prisen på byggeprosjektet ned. Det er ikke bare El-billaderne som eksisterer på området bør brukes, men trærne som går langs Aleksander kjellandsgate bør også ivaretas. Det kan anses som essensielt å beholde det grønne som er på parkeringsflaten med tanke på miljøet og den helhetlige estetikken til gaten. Også Whyte (1980) understreker tærnes viktighet i bybildet.

Fokusområde 2 - energieffektivitet: For å kunne møte behovene for bærekraft og klimamålene er det essensielt å vurdere å være mulighetene for å være selvforsynt på fornybar energi. En mulighet er å implementere solceller på tak og vegger med tilstrekkelig solforhold, slik at huset blir selvforsynt med strøm. Det kan også vurderes å konstruere et plusshus. Dette vil bidra til å holde strømkostnadene nede innad i mobilitetshuset og kanskje hjelpe områdene rundt med billigere miljøvennlig strøm.

Fokus område 3 - lademuligheter: For å fremme bruk av miljøvennlige fremkomstmidler som el-sparkecykler, el-sykler og elektriske biler, er det viktig å tilrettelegge for en enkel og tilgjengelig ladeinfrastruktur. Dette vil bidra til et renere og mer bærekraftig bybilde i Lillestrøm, samtidig som det øker bruken og tilgjengeligheten av elektriske transportmidler. En effektiv måte å oppnå dette på er å etablere et godt utbygd nettverk av ladestasjoner. Disse ladestasjonene bør være strategisk plassert i bygget, slik at de er enkle å nå for brukerne. I tillegg bør det være dedikerte ladestasjoner for ulike formål, for eksempel dedikerte ladepunkter for el-sparkecykler, el-sykler og taxi.

Å tilby dedikerte ladere for taxinæringen er spesielt viktig, da det vil gjøre det enklere for drosjer å operere med elektriske biler i Lillestrøm og Stor-Oslo området. Dette kan bidra til å redusere utslippene fra transportsektoren og fremme overgangen til mer bærekraftige transportløsninger. Ved å fremme disse miljøvennlige fremkomstmidlene kan man oppmuntre til deres økte bruk og skape en større "el-park" av ulike elektriske transportalternativer i Lillestrøm. Gjennom disse tiltakene vil Lillestrøm kunne ta et stort skritt mot et mer bærekraftig transportsystem og bidra til å redusere klimagassutslippene i byen.

Refleksjon

Problemstillingen er noe jeg virkelig brenner for, og følte derfor det var riktig for meg å undersøke tema nærmere. Det er til tider utfordrende å se små kjente gater gå til å bli forandret til gigantiske bygninger. Det har gjort at bybildet, spesielt de siste 10 årene, har vokst ut av proporsjoner. Jeg ønsket derfor å undersøke nærmere på ideer som potensielt kan dra utviklingen i en retning som bedre tar vare på byens identitet.

Metoderefleksjon

Metodene jeg har brukt er kanskje litt utradisjonelle, sett i forhold til andre UEP studenter. Imidlertid har jeg følt at det har vært en riktig vei å gå. I ettertid føler jeg at teoridelen kanskje kunne vært mer utfyllende, og hatt andre aspekter enn de fire forfatterne brukt i litteratursøket. Dette kan tenkes å ha gjort oppgaven min sterkere og kanskje underbygget andre gode svar som løsninger i byen. Byen er laget for folket og det er viktig at dette blir essensielt i videre utviklingen av byen. Lillestrøm har alle muligheter for å bli en sosial og vibrerende by med sterkt fokus på velvære, men da er det viktig at videre planlegging tilrettelegger for folkene og ikke utbyggerne. Alle fire understreker viktigheten med sosialinfrastruktur, åpner opp byen for samhandling og velvære, dette er essensielt i jakten på tilhørighet i bybildet.

Jeg har brukt mye tid på å søke opp urbane elver og sett på byer som Bilbao, der de har tatt tilbake elven fra industrien og gjort den til hoved attraksjonen til byen. Dette er nok noe jeg burde hatt med i oppgaven, men prioriteringene ble annerledes. Intensjonene for en dypere forståelse av hvordan elven kan utnyttes bedre var der, men det ble i stedet basert på litteratur og historien.

Datainnsamling som spørreundersøkelse er også noe som kan gjøre oppgaven sterkere. Imidlertid er jeg kritisk til hvor gode svar en får ut av spørreundersøkelser. Jeg har jobbet med dette i tidligere oppgaver, og har ofte opplevd at det kun er et spesifikt segment av befolkningen som tar seg bryet til å svare. Dette kan igjen resultere i at en ikke fanger opp helhetsbilde av situasjonen. Det ble derfor valgt en annen metode for å forstå hva behovene til lillestrømlingene er.

Resultat- og relevansrefleksjon

Jeg ser at noen av løsningene jeg har kommet frem til er mer realistisk enn andre. Det er nok usannsynlig at elven blir midtpunktet til Lillestrøm by, da dette vil kreve enorme investeringer, i både utforming og sikkerhetsmessige tiltak. Det er en elv med volatil høyde og flommer er ikke uvandt, derfor vil bruken av elven neppe bli en realitet i min levetid.

Flyplassen på Kjeller er et sårt punkt for mange. Det er flere som mener at det er et bygg som ikke er så pent å se på, og det i stedet fungerer som en barriere for byens utvikling. Om det skjer noe her, er enda uvisst. Imidlertid er det viktig at det tas en konklusjon slik at en kommer fram til en bedre løsning enn i dag. For som situasjonen er i dag, må det gjøres mye om den skal beholdes. Det er derfor jeg ser på dette med et økonomisk perspektiv, for å rettferdiggjøre valget om utbygging av området.

Stortorget kommer til å bli en realitet, spørsmålet er bare hvilke utforminger som blir bygd for å møte behovene til befolkningen rundt. Kan det bli den grønne oasen som trekker til seg Lillestrøms befolkning, og som får menneskene til å stoppe opp og nyte byens moderne inntrykk? Eller blir det bare et torg til irritasjon for bilisten? Jeg håper at jeg har påvirket prosjektet noe i min tid hos kommunen og at med mine forslag i denne oppgaven kan dytte planleggingen i riktig retning.

Det er flere forfattere som kunne vært relevant og implementert i teorikapittel, blant annet Jan Gehl. Verkene hans er knyttet opp mot tilhørighet, og oppdaget verkene hans litt vel sent i skriveprosessen. Til senere oppgaver hadde det imidlertid vært essensielt å arbeide med Jan Gehls verk. Imidlertid er de valgte forfatterne anerkjente innenfor feltene sine, og har visjoner for byen jeg mener mange vil dra nytte av i lys av tilhørighet.

Fremtidig bruk av oppgaven

Mennesker er forskjellige, og det er sannsynligvis betydelige forskjeller i å jobbe med de selvstyrte innbyggerne i Portland og USA som Montgomery (2013) refererer til, sammenlignet med arbeidet med folkene i Lillestrøm og den norske befolkningen generelt. Det som fungerer ett sted i verden, må kanskje tilpasses forholdene her i Norge. Derfor er det avgjørende å teste ut forskjellige metoder og se hva som gir mest effektive resultater.

Lillestrøm vil fortsette å vokse, spørsmålet er bare hvordan. Jeg håper at oppgaven min har gitt noen indikasjoner på hva som bør fokuseres på i planleggingen fremover. Flere av forslagene er å anse som realistiske, spesielt når en tar i betraktning blandingen av økonomisk gunstig utvikling og inkluderende planlegging. I tillegg støttes flere av forslagene av Whyte (1980) og Montgomerys (2013) argumenter om at de områdene som brukes mest, ikke nødvendigvis trenger å motta størstedelen av investeringene. Enkelhet er ofte det beste, og jeg mener at kommunen bør ha dette i bakhodet når de planlegger utvidelsen av Lillestrøms bykjerne. Ved å holde folket i sentrum av planleggingen, vil de også holde folket i sentrum av byen.

Lillestrøm står overfor en betydelig utfordring når det gjelder bærekraft. Kommunen har en lang vei å gå når det gjelder å planlegge for fremtiden med fokus på klima og miljøvennlige materialer og metoder. For å sikre en bærekraftig utvikling er det viktig at Lillestrøm legger vekt på energieffektivitet, ressursbruk, avfallshåndtering og utslippsreduksjon i all byutvikling. Det krever også bevaring av natur- og grøntområder, framming av fornybar energi og miljøvennlig transport. Kommunen bør ta et lederskap i å integrere bærekraft i planlegging og utvikling av byen. Dette vil bidra til å redusere miljøbelastningen, bevare naturressursene og skape en bærekraftig og attraktiv by for dagens og kommende innbyggere.

Begrensninger

I dette kapitlet vil jeg utforske og drøfte de begrensningene som kan påvirke oppgavens omfang, arbeid og besvarelse. Selv om jeg har forsøkt å levere en grundig oppgavebasert master om Lillestrøms utvikling og tilhørende temaer, er det viktig å anerkjenne at ingen oppgave er uten begrensninger.

Ved å identifisere og diskutere disse begrensningene, gir vi en nødvendig kontekst for tolkningen av resultatene og viser en kritisk refleksjon over metodene og datagrunnlaget. Jeg vil nå se nærmere på noen av de viktigste begrensningene som kan påvirke gyldigheten, påliteligheten og generaliserbarheten av funnene. Disse begrensningene inkluderer eget bias, tilgang til dokumenter, og teoretiske begrensninger. Ved å være åpne om disse begrensningene, kan vi bidra til å øke forståelsen av studiens omfang og tilhørende implikasjoner.

Eget bias

En svakhet som kan identifiseres i oppgaven er den potensielle subjektiviteten knyttet til min personlige erfaring og mitt syn på Lillestrøm. Siden jeg er oppvokst i byen og har vært vitne til dens utvikling, kan det være vanskelig å opprettholde fullstendig nøytralitet i beskrivelsen og analysen av byen. Dette kan føre til en skjevhet i presentasjonen av Lillestrøm, da mine personlige opplevelser og synspunkter kan farge min forståelse av byens utvikling.

Ved å ha et sterkt forhold til Lillestrøm kan det være utfordrende å skille mellom mine personlige oppfatninger og en objektiv vurdering av byens utvikling. Det er viktig å erkjenne denne potensielle skjevheten og arbeide aktivt for å inkludere flere perspektiver og kilder for å belyse ulike aspekter av byens utvikling. Dette kan bidra til å balansere den personlige påvirkningen og sikre en mer helhetlig og objektiv drøfting av Lillestrøms utvikling.

For å håndtere denne begrensningen kan det være nyttig å søke etter alternative perspektiver og informasjonskilder. Dette kan omfatte og undersøke tidligere forskning, dokumenter og rapporter om Lillestrøms utvikling, samt å engasjere seg med ulike interessenter og aktører i byen, som beboere, planleggere, politikere og eksperter. Ved å inkludere et bredere spekter av synspunkter og erfaringer, kan oppgaven oppnå en mer balansert og omfattende analyse av Lillestrøms utvikling.

Det er også viktig å være bevisst på og reflektere over mine egne forutsetninger og perspektiver. Ved å være åpen for alternative synspunkter og være kritisk i analysen av mine egne oppfatninger, har jeg forsøkt å minimere den subjektive skjevheten og oppnå en mer objektiv fremstilling av Lillestrøms utvikling.

Samlet sett er anerkjennelsen av mitt personlige forhold til Lillestrøm som en begrensning i oppgaven et viktig steg mot å håndtere denne svakheten. Ved å være oppmerksom på denne skjevheten og jobbe aktivt for å inkludere flere perspektiver og kildegrunnlag, kan oppgaven bidra til en mer objektiv og helhetlig drøfting av Lillestrøms utvikling.

Tilgang til interne dokumenter

En annen begrensning i oppgaven er den forsinkede tilgangen til interne databasen i Lillestrøm kommune. Selv om jeg har hatt tilgang til relevante dokumenter, har jeg ikke hatt muligheten til å utforske interne systemer før midten av mai. Dette kan ha påvirket min evne til å inkludere og analysere spesifikk og detaljert informasjon fra disse dokumentene i oppgaven.

Denne begrensningen kan ha implikasjoner for validiteten og omfanget av oppgavens funn og drøfting. Mangelen på tidligere tilgang til interne dokumenter kan ha begrenset min mulighet til å undersøke spesifikke planer, strategier eller beslutninger som kan ha formet Lillestrøms utvikling på en mer detaljert måte. Det kan være viktig å reflektere over hvordan denne begrensningen kan påvirke oppgavens funn og konklusjoner. Det er mulig at visse aspekter av Lillestrøms utvikling ikke er fullstendig belyst på grunn av manglende tilgang til interne dokumenter. Dette kan ha begrenset min forståelse av kompleksiteten og detaljene i byens utvikling og potensielt skape en skjevhet i analysen.

For å kompensere for denne begrensningen, har jeg søkt etter alternative kilder og informasjon fra tilgjengelige offentlige dokumenter, tidligere forskning, samt engasjert meg med lokale eksperter og interessenter. Gjennom denne tilnærmingen har jeg forsøkt å skape en mest mulig helhetlig og objektiv analyse av Lillestrøms utvikling, til tross for begrensningene knyttet til tilgangen til interne dokumenter.

Teoretisk begrensinger og generalisering

I en masteroppgave som denne, hvor arbeidet ofte blir begrenset til et bestemt emne, kan det være utfordrende å generalisere funnene til å gjelde utenfor den spesifikke studiepopulasjonen eller forskningskonteksten. Dette skyldes at generalisering krever et tilstrekkelig representativt og variert utvalg av teori og tilegnet empiri.

I denne oppgaven er kanskje teorien funnet litt for lik hverandre og perspektivene deres ikke så utfordrende mot hverandre som man kanskje trenger i en oppgave som denne. Det kan kanskje virke som om jeg har funnet teori som kun understøtter det jeg ønsker å komme til og at det en mangel på motpoler i teorien. Det at det bare er brukt fire forskjellige forfattere er også et annet aspekt ved generaliseringen, det gir kanskje ikke det fulle og hele bildet av hvordan byplanlegging kan føres i virkeligheten.

Omfang

Jeg erkjenner at det kan være begrensninger knyttet til omfanget av denne oppgaven. Gitt den kompleksiteten og dybden i problemstillingen om tilhørighet i byplanlegging, føler jeg at seks måneder med studie ikke gir tilstrekkelig tid til å oppnå en fullstendig forståelse av emnet. Det er viktig å merke seg at et tema som dette krever flere år med forskning og erfaring for å kunne utforske grundig og omfattende. Som en følge av tidsbegrensningen, har jeg ikke hatt mulighet til å gå i dybden på alle aspekter og undersøke et bredere spekter av kilder og perspektiver.

Hadde jeg hatt lengre tid til disposisjon, ville jeg ha kunnet utføre en mer omfattende og dyptgående analyse. Dette kunne ha gitt større bredde og tyngde til mine funn og konklusjoner. Selv om jeg er bevisst på disse begrensningene, har jeg likevel gjort mitt beste for å gi en grundig og velbegrunnet presentasjon av de funnene jeg har klart å samle og analysere innenfor den gitte tidsrammen. Jeg erkjenner at det fortsatt er potensial for ytterligere forskning og utforskning av dette spennende og komplekse emnet.

Vedleggliste

1. Vedlegg 1, Utviklingsperspektiv Nitelva
2. Vedlegg 2, Utviklingsperspektiv Kjeller Flyplass
3. Vedlegg 3, Utviklingsperspektiv Stortorget

Referanser:

Andersen, S.S. (2013) *Casestudier: forskningsstrategi, generalisering og forklaringer* (2.utg.). Bergen: Fagbokforlaget.

Askheim, S. (2021) Nitelva, Store norske Leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Nitelva> (Hentet: 10. Februar 2023).

Askheim, S. (2021) Stor-Oslo, *Store Norske Leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Stor-Oslo> (Hentet: 7. mars 2023).

Asplan Viak (2021) *Reisevaner Lillestrøm*, Lillestrøm Kommune: Asplan Viak. Tilgjengelig fra: <https://d33by0imu011lz.cloudfront.net/1644828679/ua-rapport-158-2022-reisevaner-lillestroem-2021.pdf> (Hentet: 12. mai).

Bevar-kjeller (u.å.) *Flyplassen som flaggskip i en original byutvikling*. Tilgjengelig fra: <https://bevar-kjeller.no/fremtidsvisjon/> (Hentet: 13. juni 2023)

Byutviklingsavdelingen Lillestrøm kommune (2020) *Introduksjon til byutviklingsplan for Lillestrøm kommune*. (Høringsutkast 2020). Lillestrøm: Byutviklingsavdelingen i Lillestrøm kommune. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/62e1339af1864218bc6b6719680579de/2017-28-lillestrom-byutviklingsplan-for-lillestrom-by.pdf?fbclid=IwAR0f_MV7__P3o3Rn5i_UQPzHzuXNjZJL_z3WrklFZzEyzze4rwNXDIgfV9w (Hentet: 19. mai 2023).

Eiendomsbaron (u.å.), *det norske akademis ordbok*. Tilgjengelig fra: <https://naob.no/ordbok/eiendomsbaron> (Hentet: 27. juni 2023).

Floya, A. (2008) «Thinking through the lens of translocational positionality: an intersectionality frame for understanding identity and belonging», *Translocations: Migration and Social Change* 4 (1): 5–20. Tilgjengelig fra:

https://repository.uel.ac.uk/download/dc56b48c783cc329d81aef8b2390a4a8871b0fc19166434dc4bd98c8205bbebc/121028/Vol_4_Issue_1_Floya_Anthias.pdf (Hentet: 01. juni)

Glaeser, E. (2011) *Triumph of the City: How Our Greatest Invention Makes Us Richer, Smarter, Greener, Healthier, and Happier*. London: Pan books.

Grønmo, S. (2016) *Samfunnsvitenskapelige metoder* (2.utg.). Bergen: Fagbokforlaget.

Jacobs, J. (2011) *The Death and Life of great american cities: 50th anniversary edition*. New York: Modern Library.

Johannessen, M.H.K. (2022) *Kartleggingsoppdrag Lillestrøm kommune: Unges reisevaner og deres behov i et mobilitetshus*. Lillestrøm kommune intranett, ikke publisert.

Johannessen, M.H.K. (2022) *Political aspects in Lillestrøm municipality and their city strategy*, NTNU, Trondheim: FP4350.

Johannessen, M.H.K., 2022. *Project proposal Stortorget Lillestrøm*, Trondheim: NTNU Trondheim: AAR5325.

Kjellerairport (u.å.) *1,7 km veg tar deg 1,7 km. 1,7 km rullebane tar deg hvor som helst. Bevar Kjeller flyplass for framtiden!* Tilgjengelig fra:

http://aeronorge.no/res/2020/Framtid/Kjeller_folder.pdf?fbclid=IwAR2qniPu8q5c5sPLdEcpVSLT5sANt3I_kIUQnbsN5UnMcif_7dpdWYezX4E (Hentet: 10. juni 2023).

Lillestrømfondet (2012) *Lillestrøm 1960-1990: fra tettsted til by, en reise i bilder*. Lillestrøm: Lillestrømfondet.

Lillestrøm kommune (u.å.) *Fakta om Lillestrøm*. Tilgjengelig fra:

<https://www.lillestrom.kommune.no/om-lillestrom-kommune/fakta-om->

[lillestrom/#:~:text=Lillestr%C3%B8m%20kommune%20ble%20etablert%201.1,og%20S%C3%B8rum%20skulle%20sl%C3%A5s%20sammen](#) (Hentet: 5. mars 2023).

Lillestrøm kommune (2021) *Byutviklingsplan for Lillestrøm by. Lillestrøm by i dag, del I*. Tilgjengelig fra: <https://www.lillestrom.kommune.no/samfunnsutvikling/byutvikling-og-stedsutvikling/byutviklingsplan-for-Lillestrom-by/last-ned-byutviklingsplanen/> (Hentet: 4. juli)

Lillestrøm kommune (2023) *Byutviklingsplan for Lillestrøm by. Framtidens Lillestrøm del II*. Tilgjengelig fra: <https://www.lillestrom.kommune.no/samfunnsutvikling/byutvikling-og-stedsutvikling/byutviklingsplan-for-Lillestrom-by/last-ned-byutviklingsplanen/> (Hentet: 16.mai 2023)

Lillestrøm Kommune (2017) *Levende torg*. Lillestrøm kommune: Lillestrøm kommune.

Lillestrøm Parkering (2020) *Fremtidig parkering på Stortorget*. Lillestrøm Kommune: Lillestrøm Parkering.

Lundegaard, H. (2023) *Lillestrøm – suksesshistorie eller voksesyke?*, *Aftenposten*, Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/norge/i/VPkvr3/lillestroem-suksesshistorie-eller-voksesyke?fbclid=IwAR0iI4MFp3sjfw5DcoFunWrsGTPLKQwLb6PnRT5TG2A0SZNCZU8G8A0VzUc> (Hentet 07. juni 2023).

Montgomery, C. (2013). *Happy City: Transforming Our Lives Through Urban Design*. New York: Farrar, Straus and Giroux.

Miao, C. (2021) *Future Cities: From Le Corbusier's Radiant City to the Dutch "Breathing City 2050"*. Tilgjengelig fra: <https://www.archdaily.com/956458/future-cities-from-le-corbusiers-radiant-city-to-the-dutch-breathing-city-2050> (Hentet: 11. april 2023).

Nilsen, T. (2001) *Lekkasje fra atomrør i Nitelva*. Tilgjengelig fra: <https://bellona.no/nyheter/energi/atomkraft/2001-03-lekkasje-fra-atomror-i-nitelva> (Hentet: 07. mai 2023)

Norconsult (2018) *Medvirkningsprosess Stortorget* (Rapport 1. 10/2018) Lillestrøm kommune: Norconsult. Tilgjengelig fra: <https://www.lillestrom.kommune.no/globalassets/pdf/samfunnsutvikling---prosjektsider/stortorget-lillestrom/vedlegg-3-medvirkningsprosess-stortorget-sluttrapport-august-2018.pdf> (Hentet: 05. mai. 2023)

Romerikes blad. *Atomoppyrdding kan koste 21 milliarder kroner* (2020) Tilgjengelig fra: <https://www.rb.no/atomoppyrdding-kan-koste-21-milliarder-kroner/s/5-43-1463900> (Hentet: 19. mai 2023).

Slottemo, H.G. (2012) *Skedsmo. En historie om samhold og splittelse*. Oslo: Scandinavian academic press.

Statistisk sentralbyrå (2023) *01222: Befolkning og kvartalsvise endringer, etter region, statistikkvariabel og kvartal*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statbank/table/01222/tableViewLayout1/> (Hentet: 7. mars 2023).

Statistisk sentralbyrå (2023) *Regionale befolkningsframskrivinger 2020-2050*. Tilgjengelig fra: <https://ssb1.maps.arcgis.com/apps/MapSeries/index.html?appid=8fecedde1c2a40aa99cc5f0a3bc7fb13> (Hentet: 23. juni 2023)

Tetzchner, S.V. (2022) Identitet, *Store Norske Leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/identitet> (Hentet: 20. Mars 2023).

Tjora, A. (2021) *Kvalitative forskningsmetoder i praksis* (4.utg.). Oslo: Gyldendal akasemiske.

Thorsnæs, G. og Askheim, S. (2021) Romerike, *Store Norske Leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Romerike> (Hentet: 1. april 2023).

Økelsrud, A., Jartun, M., Øxnevad, S., Lund, E., Jenssen, M. og Bæk, K. (2020) *Kartlegging av miljøgifter i fisk i vannforekomsten Nedre Nitelva*. (NIVA rapport L.NR. 7566-2020). Viken: Norsk institutt for vannforskning. Tilgjengelig fra: <https://niva.brage.unit.no/niva->

xmlui/bitstream/handle/11250/2725466/7566-

2020%2Bhigh.pdf?sequence=1&isAllowed=y (Hentet: 13.mai 2023)

Whyte, W.O. (1980) *The Social Life of Small Urban Space*. New York: Conservation foundation.

Whyte, W.H. (1980) *Social Life of Small Urban Spaces*. Tilgjengelig fra:

<https://www.youtube.com/watch?v=LOFNJzp1yng> (Hentet: 05. juni 2023)

Bildekilder:

1775 Bondesamfunnet (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:

<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023).

1875 Industrialisering og jernbane (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:

<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

1900 Vekst, industri- og boligbygging (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:

<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

1956 Etterkrigstiden og 1947-planen (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:

<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

1975 Sentrumsplan og trafikkeffektivisering (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

2003 Norges Varemesse og Gardermobanen (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

2020 Sterk vekst (2021) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 03. juni 2023)

Bevar-kjeller (u.å.) *Med en tilpasset rullebane i framtida vil Kjeller flyplass bli en verdensunik attraksjon der fly og by går hånd i hånd* [illustrasjon]
Tilgjengelig fra: <https://bevar-kjeller.no/> (Hentet: 9. juni 2023).

FN-sambandet (u.å.) *FNs bærekraftmål*. [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal?fbclid=IwAR2o4eAo77CDXcpoROAm6dNGbVmH7BVCCEDqbnGj84zC6HtXAMfJ9SCpYSU> (Hentet: 11. juni 2023)

Holm, M. (u.å.) *Atomreaktoren på Kjeller*. [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://www.rb.no/atomoppyrdding-kan-koste-21-milliarder-kroner/s/5-43-1463900> (Hentet: 19. mai 2023).

Klokk, H. F. (u.å.) *Vannprøver tatt i Nitelva i oktober i fjor avslørte store mengder bakterier og giftstoffer*. [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/osloogviken/vernet-elv-full-av-miljogifter-og-tarmbakterier-1.14458131> (Hentet: 20. mai)

Innbyggere i Lillestrøm (2019) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: <https://lillestrom.sharepoint.com/sites/Eksterndeling/Delte%20dokumenter/Planer/Byutviklingsplan%20Lillestr%C3%B8m%20by/Byutviklingsplan%20vedtatt%20del%201.pdf?fbclid=IwAR0SJQvrMS3Q8SN70Bzn7iqmZM-f2ZXF1XiVoC82RiwrS2zTbVfqveUWTdA> (Hentet: 15. mars 2023)

Lillestrøm 1910 (1910) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: <https://mia.no/fetsundlenser/nettutstilling/flom> (Hentet: 12. april 2023).

Lillestrøm 1995 (1995) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: <https://mia.no/fetsundlenser/nettutstilling/flom> (Hentet: 12. april 2023).

Lillestrøm Dampsag & Høvleri til venstre og Westye Egeberg & Cos dampsag til høyre (1904) [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/011014185639/lillestrom-dampsag-hovleri-til-venstre-og-westye-egeberg-cos-dampsag-til> (Hentet: 03. april 2023).

Link arkitektur (u.å.) *Skjærvabuen*. [illustrasjon]. Tilgjengelig fra: <https://vartstrommen.no/skjaervagapet-nitelva-bru-strommen-lillestrom-kommune-oktober-2021/> (Hentet: 2. juni 2023).

Løkstad, S. (u.å.) *Blir parkeringshus* [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra: https://www.mittlillestrom.no/gar-for-nytt-p-hus-med-opp-mot-300-plasser-pa-et-av-byens-torg-handler-om-a-gjore-en-gra-og-trist-parkeringsplass-til-et-attraktivt-byrom/s/5-110-50268?fbclid=IwAR0Tef7V1MErrINPv83aRJSO6zbuZlgbCdntQyGdfsMEA_z0s3-UbkQCgoA (Hentet: 09. juni 2023).

Montgomery, C. (u.å.) *Intersection repair* [bilde]. Finnes i boken «Happy city» av Charles Montgomery i 2013, New York.

NEWSEC (u.å.) *Flyfoto over Lillestrøm stasjon*. [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://kommunikasjon.ntb.no/pressemelding/bane-nor-eiendom-kjoper-naeringseiendom-ved-lillestrom-stasjon?publisherId=17846786&releaseId=17855305&fbclid=IwAR0o7jvTdqyEaP-empEGk8CPCWJp1Z5uOGPQQ8hFQDLp8k9I9zO092YhSX0> (Hentet: 02. juni 2023).

Sandnes, V. (2022) *Støtte til bevaring av kjeller flyplass*. [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://www.rb.no/kjeller-flyplass-gir-byen-identitet/o/5-43-1947389> (Hentet: 3. juni 2023).

Siklö, S. (2006) *Paley park* [digitalt bilde]. Tilgjengelig fra:
<https://www.flickr.com/photos/samos/203024733/in/photolist-aCozLF-8bqkt1-8bqnkU-8cyLBo-8cfX9h-8cekhA-8cvp3R-8ccxue-ums6B-do1AD6-iWykd-dp2PVL-a2ZST-oS3M69-jnxUew-jnvGri-jnvE28-jnxJ1f-jnxb5R-jnAoTd-jnxfdk-iWz21-d52o2d-hL8ta-iWyBh-iWytb-iWyPg-iWybr-a2ZSn-ums6J-umuaj-hL8v9-a2ZU1-a2ZNN-a2ZVT-a2ZLt-a2ZNP-ui1yA-cuJk6u-cD52RA-cuJUxb-cuJoLq-cD55Wh-jnwCe8-jnwGf4-jnyaJZ-jnvzrX-jnyDqw-jnB5aj-4h3U65> (Hentet: 29. juni 2023).

Ukjent fotograf. *Bønder på vei hjem fra Kristiana ca. 1870*. [bilde]. Finnes ved Oslo museum, Oslo, F17825.

Ukjent fotograf (1914) *Det fylles bensin på et fly på Kjeller flyplass i 1914* [bilde]. Finnes i boken «Lillestrøm – byens historie fra 1860 til 2020 av Svein Sandnes, s.52.

