

2014 Værnes flyplass - 100 år

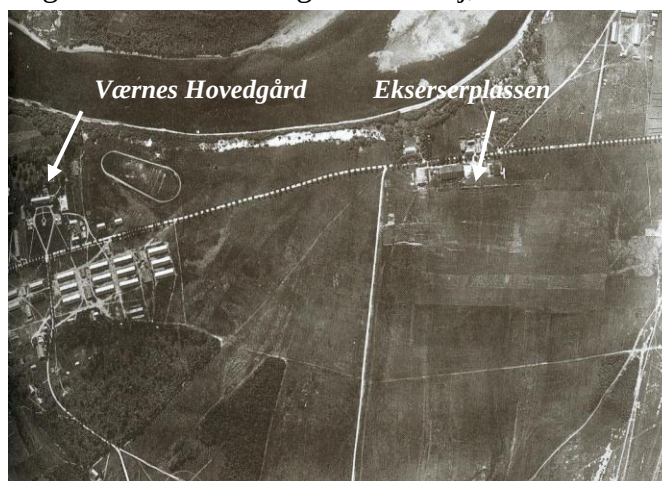
Trondheim Lufthavn er den sivile delen av Værnes, og som ved inngangen til et nytt årtusen omfatter mer og mer areal på sørsiden av hovedrullebanen. Det blir på en måte militært på nordsiden og sivilt på sørsiden. Ordet "Lufthavn" kommer fra det engelske "Airport" - som gir assosiasjoner til marinen. Airport er et rent sivilt begrep, og benyttes ikke innen det militære. I Forsvaret benyttes begrepene Airfield og Airbase. Enkelte har trolig lagt merke til



Mai 2014, foto: Øystein Halvorsen, AVINOR

at veiskiltingen til ulike landingsområder kan variere hva gjelder bruken av ordet "Flyplass" sett i relasjon til bruken av ordet "Lufthavn". Et *landingsområde* er ethvert sted en pilot finner det formålstjenelig, tillatelig og forsvarlig å lande. En *landingsplass* som er godkjent innenfor visse minstekrav, blir betegnet som Flyplass, mens en flyplass som yter service gjennom et minimum av fasiliteter, blant annet krav om et tårn (lufttrafikkteneste), blir definert som en Lufthavn, sistnevnte altså underlagt en autoritet/tillatelse.

Den 23. mai 1912 gikk det ut et opprop i Adresseavisen om en "landsinnsamling til Luftflaate". Slik ble det første "spadetaket" tatt hva gjelder Værnes i enhver form for luftfartssammenheng. Værnesnavnet kan både sivilt og militært følges tilbake i mange hundre år. Faktisk lenge før landet fikk sin hærordning på 1600-tallet. Vi kjenner til skipreider og leidangordningen. Vi minnes fra historien tiden da de ulike gårder, enkeltvis eller flere sammen, måtte stille med en eller flere soldater. Kalmarkrigen (1611-1613) synliggjorde behovet for faste regulære militære øvelser, og Værnes ble et naturlig samlingspunkt i så henseende. Det var på Værnes de samlet seg både for øvelser og for avmarsj, enten som angrep eller forsvar. Det var på Værnes felttogene organiserte seg, inklusivt de som inntok landet vårt her i Trøndelag. Værnes har derfor på sin måte alltid vært en garnison, slik HV på Værnes igjen plasserer garnisonbegrepet ved inngangen til et nytt årtusen. I ulike historiske bøker fra dalføret er øvelser og samlinger gjennom flere århundrer behørig



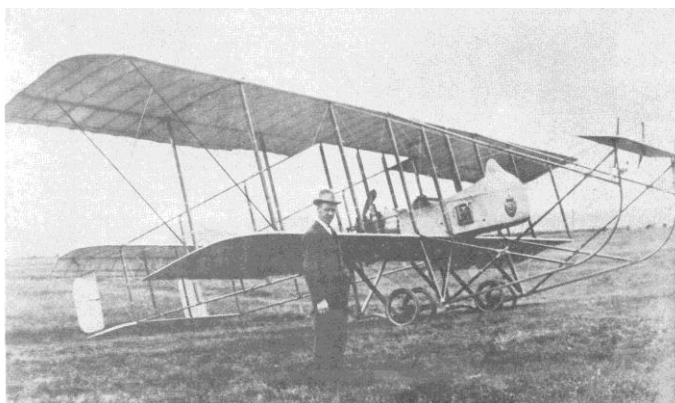
Før 1933 (foto: Hallesby)

dokumentert og beskrevet. Det vitner om at Værnes ble et naturlig valg da trønderne skulle erobre luftrommet.

Den spede begynnelse

Den første flygingen på Værnes fant sted 26. mars 1914 med et flygeplan som fikk døpenavnet "Olav Tryggvessøn". Turen tok sju minutter og ble utført av Einar Sem Jakobsen og mekaniker Johannes Nielsen. Nå var denne flygeturen ikke den første flygingen i Trøndelag. Det var det baron Cederstrøm som foretok over Trondheim 1. oktober i 1911. Som en kuriositet kan nevnes at trønderne har påberopt seg den første "flyuhellet" i Norge. Det var drengen på Nytrø i Lånke som forsøkte "å fly" fra stabburet i 1850. Det ble med det ene forsøket! Første dødsulykke med fly i Trøndelag fant sted den 28. august 1919. Da omkom sekondløytnant Thomas Pihl Jordan og premierløytnant Johannes Elias Stokke.

Et opprop i Adresseavisen den 23. mai 1912 ba om tilskudd til en "*Landsinnsamling til Luftflaate*". Den 29. juni ble det dannet en hovedkomité som hadde som formål å skaffe Trøndelag et forsvar. En tok sikte på å få et fly allerede til høstmanøveren. De ledende herrer var ordfører i Trondheim, Klingenberg, varaordfører Erichsen, general Strugstad, grosserer Thaulow, godseier Finne og redaktørene Oppedal, Retvedt, Valseth og Aars Johansen. Det ble ikke så lett å samle inn penger. Det aller første bidraget til innsamlingen kom fra A/S Maskinagentur, som ga hele 25 kr. Målet var å samle inn nærmere 30 000 kroner, men de fikk inn kun kr 6 000. Beløpet ble gitt til Forsvaret i oktober 1913. Samme året behandlet Stortinget ekstrabevilgninger, samt opprettelse av en Nordenfjelske flyveavdeling.



"Olav Tryggvessøn" 1914

Direktør Ragnvald Blakstad (ref. Sunndal) tok saken i sin egen hånd og ga kr 20 000.- til innkjøp av ett luftfartøy under forutsetning av at flyet skulle komme forsvaret av Trøndelag til gode, underforstått at flyet skulle for alltid være stasjonert på Værnes. Grunnlaget for etableringen av en flyplass var lagt. Flyet ("Olav Tryggvessøn") er dessverre ikke på Værnes, men står pr. 2014 på teknisk museum i Oslo. Dette er beklagelig. Det sier ikke så lite om de følelser som var i gang gjennom komiteens ønske om å gi flyet navnet "Trøndelagen", mens hovedgiveren mer eller mindre krevde at flyet skulle døpes "Olav Tryggvessøn".

I 1912 hadde fire mann vært i Frankrike og fått sin opplæring. I 1913 ble rittmester Henrik Thaulow og ingeniørkaptein Einar Olaf Sem-Jacobsen beordret som sjefer for henholdsvis *taktisk* og *flyteknisk* avdeling på Værnes. Flyet, en Maurice-Farman, skulle sendes fra Rouen til Trondheim med dampskip. Nevnte Thaulow, general Strugstad og distriktsingeniør Hanao dro til Værnes for å finne egnet start- og landingsbane. Valget falt på Kirkesletta, tett opp til Værnes kirke. Dette viste seg senere å være ugunstig, og "flyplassen" ble etter hvert flyttet lengre vestover. Årsaken til at Kirkesletta ble valgt lå i hensynet til øvrige militære avdelinger på Værnes.

Den 11. mars 1914 ble "Olav Tryggvessøn" sendt i to vogner med jernbanen fra Trondheim til Stjørdal stasjon. Adresseavisen skrev da: "Værnes er nå jordens nordligste flyplass". Da flyet ble montert ble det gitt nr. 16 - hvilket hadde sin årsak i at de lavere nummer var forbeholdt *Sønnefjelske flyveavdeling*.

Selve flygingen var planlagt å finne sted den 25. mars. Klokken 1700 var alt klart. Folk sitret av spenning. Men under "utbretting" av flyet brakk en brakett for et feststag. Dette ble raskt reparert, og klokken 1900 var alt klart igjen. Sem-Jacobsen tok plass. Men flyet ville ikke starte, tross flere forsøk. Grunnen var "olje på magneten". Da så dette også var ordnet, var det imidlertid blitt for mørkt, slik at flygingen ble utsatt. Folk ruslet skuffet hjem. Dagen derpå var det blitt sterk sørøstlig vind. Først ved 18-tiden løyet det såpass at de fant et forsøk

forsvarlig. Einar Sem-Jacobsen og mekaniker Johannes Nielsen tok plass om bord, "takset" litt mot nord, sørøst av der de to røde byggene står i dag (Flygeskolens kaserner fra 1952), ga gass og satte kursen mot Stjørdalselva, og etter noen få meter var de oppe. De tok altså av der det i dag er graver, inne på



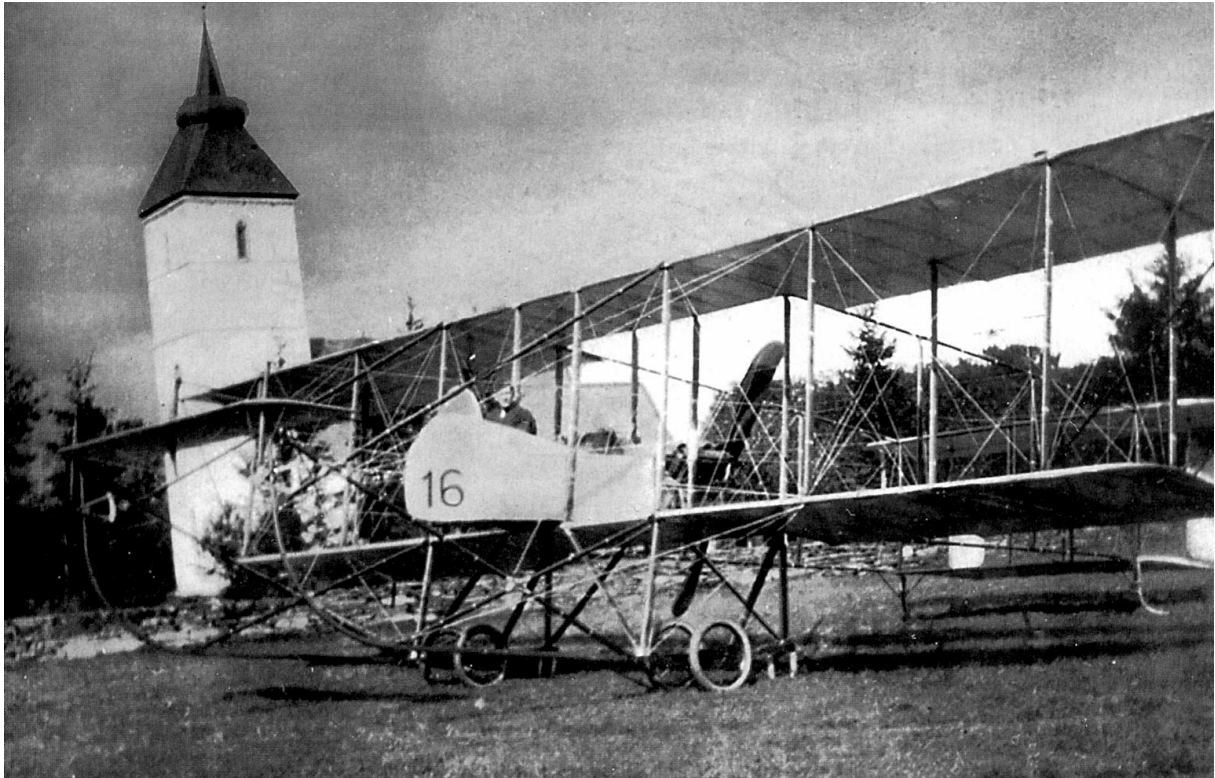
Einar Sem-Jacobsen

selve kirkegårdens vestre området i dag. De fløy over Stjørdalshalsen, til glede for noen, til skrekk for andre. Etter landing, og en kort pause, ble det foretatt en tur til. Den gikk over Halsen, Hell og oppover mot Hegra. Klokken hadde passert sju (1900) om kvelden. Et sted mellom 14 og 26 over klokken nitten begynte festen. Tallene står så fint til begivenheten. Luftfarten var innledet på Værnes. I dag er Værnes landets nest eldste konstruerte og myndighetsregulerte flyplass - etter Kjeller, men siden Kjeller ikke lengre er i operativ bruk, er Værnes nå den eldste operative lufthavnen i landet.

Den 29. mars 1914 hevdet Adresseavisen at rittmester Thaulow og kaptein Bøckman hadde satt norsk rekord i flygefart under en visitt over Trondheim. Farten var visstnok 94 km/t. Og som om ikke det var nok, ble "den første postruten" med fly her i landet "åpnet" den 7. mai samme år. Da brakte rittmester Thaulow en hilsen fra feltpostmesteren på Værnes til postmester Bryn i Trondheim. Nå gikk det ikke helt som planlagt. Motoren stoppet, og Thaulow måtte foreta en nødlanding utenfor byen og overnatte mens motoren ble reparert.



Hva som skjedde med posten er det vel ingen som vet, trolig gikk den videre med hest. Etter den første flygingen fant sted på Kirkesletta, gikk raskt Sem-Jacobsen, som var den første nordmannen som fløy på Værnes og i Trøndelag - imot å bygge ut flyplassen der. I september 1915 var "Olav Tryggvessøn" med for første gang i en militærøvelse. Men aktiviteten ble temmelig reduserte deretter. Den største nysgjerrigheten og iveren avtok merkbart, og svært få er klar over at hele virksomheten omtrent stanset opp. Noe av skylden må nok den generelle tidsepoken ta - krigen, men det er et faktum at i 1916 kom ikke "Olav Tryggvessøn" på vingene før den 4. september. Noen dager senere ble den ene vingen ødelagt under landing i Meråker, og flyet stuert vekk på en låve i Gudå. Faktisk kunne her hele fremtiden til Værnes blitt en helt annen. Så nære på - og mer dramatisk enn de fleste tenker over.



Sist i juli 1917 ble det foretatt en befaringsreise på Værnes. Våpeninspektøren for Hæren, oberst Grüner, konkluderte med at Kirkesletta var uegnet, og anbefalte å bruke Værnes ekserserplass. I 1918 ble det opparbeidet ny "rullebane" og hangaren fra Kirkesletta ble flyttet, samt en ny hangar ble bygd ferdig i august 1920. Den er nå revet. Den aller første hangaren (flyskuret fra 1914) som altså ble med på flyttelasset, og senere ble et verksted, gikk dessverre med i en brann den 5. oktober 2001. Noen har antydning at den ble påtøyd i protest mot at Luftfartsverket overtok funksjonene/jobbene.

Den første faste luftfartsetableringen

Som nevnt ble det allerede i 1913 planlagt å etablere en Nordenfjeldske flyveavdeling. Den skulle bestå av fire fly og ett reservefly. Om det var mangel av flygere eller krigen generelt som bidro til at det ikke ble opprettet en "flyveavdeling" - kan sikkert diskuteres (trolig var det en kombinasjon).

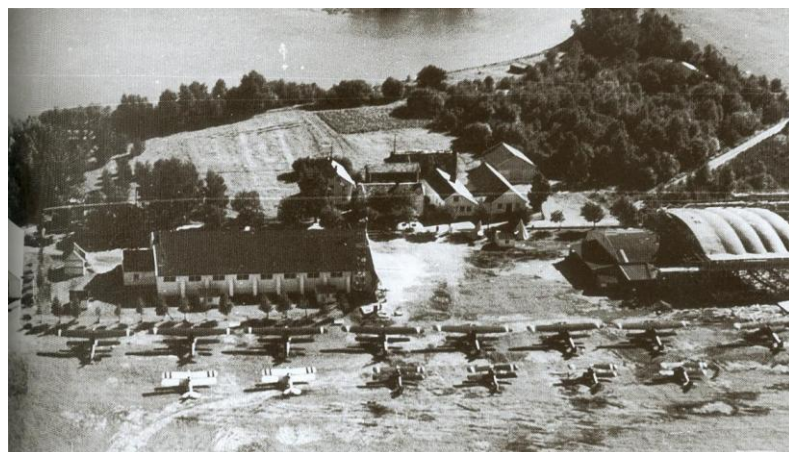


Nordenfjeldske flyveavdeling

Men så i 1918 ble Søndenfjelske, Nordenfjelske og Nord-Norges flyveavdelinger dannet.

I 1919 ble det bevilget 15 000 kroner til bygging av radiostasjon og kr 20 000.- til radiomateriell. I 1920 ble det etablert et stort tankanlegg for 3 800 liter bensin. I 1922 ble det satt opp to jernmaster på 40 m for trådløs telegrafering. Kaje-flyene ble utrustet med telefoni og telegrafi på mellombølgebåndet, med en rekkevidde på 160 km. Pilarene for en ”moderne funksjonell” flyplass begynte å komme på plass. Men utviklingen av nye flytyper satte andre krav til rullebaner og planering. Og mens dette pågikk, ble det på nytt skapt usikkerhet rundt Værnes som flyplass. Avstandene var ”mye større” enn nå. Politikerne var mer bundet opp i lokale løsninger. De forsvarte sine revier. Heimdal og Lade var fremtredende alternativer, for ikke å si ønsker, hos mange i Trondheim. Igjen var det Forsvaret og de militære behov som avgjorde.

Etableringen av Nordenfjeldske flyveavdeling på Værnes var en såkalt midlertidig løsning. Noe endelig stedsvalg ble ikke fattet før i 1927. En skjebnetid for Værnes. Da vedtok nemlig Stortinget at Rinnleiret ved Verdal skulle bli tilholdssted for Nordenfjelske flyveavdeling fra den 1. januar 1930. Samtidig skiftet avdelingen navn fra Nordenfjelske til Trøndelag flyveavdeling. Andre avdelinger på Værnes hadde kommet med



Trøndelag flyveavdeling i 1933

innvendinger mot flyveavdelingens økende bruk av ekserserplassen. Flyene skremte hestene. Argumentet hos Stortinget var altså plassmangel. Det som gjorde at flyveavdelingen ble på Værnes, var først og fremst depresjonstiden. Det var ikke rom for mange ”sprell”. Derneftærte det hardt på at Værnes ikke hadde tilstrekkelig hangarplass, men at fly måtte demonteres og sendes til Kjeller for vinterlagring. Uhensiktmessig og kostbart. Stortinget innså derfor i 1932 at det måtte bygges en større hangar på Værnes. Vedtaket betydde i realiteten at Trøndelag flyveavdeling fortsatt skulle være på Værnes. Dermed kom betonghangaren i 1933. Den ble bombet sønder og sammen av RAF i begynnelsen av krigen. Vi er her igjen ved et stort ”hvis”. Hva om Trøndelag flyveavdeling hadde fulgt opp Stortingsvedtaket og etablert seg permanent på Rinnleiret? Hadde vi da hatt noen Trondheim Lufthavn, Værnes i dag?

Stortinget vedtar Heimdal

Mens det foregikk en intern militær dragkamp om arealdisponeringen av Værnessletta, kom de sivile også på banen. Det ble hevdet at Værnes og Kjeller var de to eneste ”internasjonale” flyplassene, og som var avmerket på kart i tyske tidskrift. Det første utenlandske flyet landet på Værnes i 1928. Først på 30-tallet ble det bevilget penger til sivil luftfart på Værnes, men tiåret var heller mørkt hva gjaldt Værnes sin fremtid. Stortinget vedtok torsdag den 11. april 1935 en landsplan for anleggelse av flyplasser. Skjetnemyra ved Heimdal ble valgt som flyplass for Trondheim og Trøndelag, og det ble bevilget kr 125 000.- til prosjektet. Forutsetningen var at kommunen bevilget et tilsvarende beløp. Den 31. mai 1935 vedtok bystyret i Trondheim å bygge en flyplass på Heimdal. Fram til 1940 bevilget Stortinget i alt kr

625 000.- til utbyggingen av Heimdal. Værnes sin fremtid som hovedflyplass var dermed beseglet, trodde alle. Men så kom krigen.

Tyskerne bygger ut Værnes

Tyskerne hadde følgende flyplassalternativer: Værnes, Lade, Rinnleiret, Heimdal og Aarsøya i Selbusjøen. Den dag i dag forefinnes tegninger fra tyskernes planer i Selbu. Vi hopper over krigen i denne omgangen, men slår vel fast en gang for alle, at det tross alt - er tyskernes skyld at Værnes ble vår hovedflyplass for regionen, og at Stjørdal som tettsted og senter har blitt hva det er. Ingen kunne etter krigen se bort i fra tre ”moderne” rullebaner, flere store hangarer og andre fasiliteter. Trodde man! Men så enkelt skulle det ikke bli. Straks krigen var slutt, og til tross for manglende midler - blusset det på nytt opp en heftig debatt om fremtidig storflyplass for Trøndelag. I 1947 ble det nedsatt en Luftfartskommisjon som skulle legge frem en ny landsplan for utbygging og disponering av flyplasser og sjøhavner i Norge. Den la frem sin innstilling i februar 1949. I Trøndelag hadde den vurdert Værnes, Lade og Heimdal. Kommisjonen anså Værnes som selvklar flyplass for Trondheim og Trøndelag, og da som en kombinert militær-sivil flyplass. Investeringsbehovet var ansett til kr 1 365 000.- Men kampen for Værnes var på ingen måte vunnet. Kommisjonen mente samtidig at Heimdal og Lade burde bevares som fremtidige alternativer.

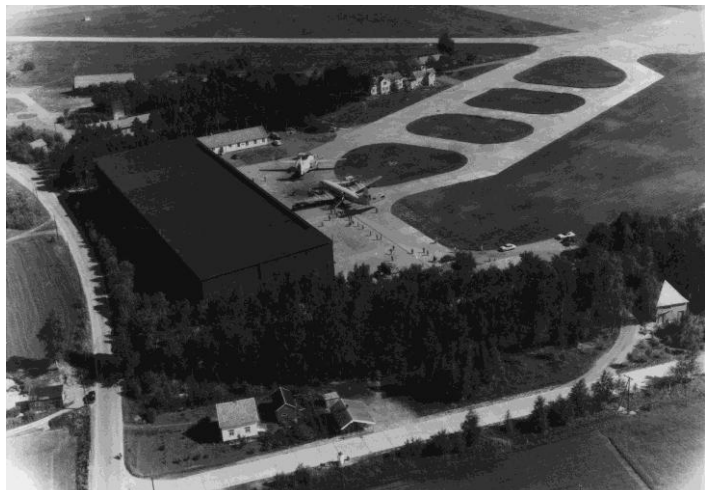


Værnes april 1940

Fra flere hold kom det innsigelser mot Værnes. Flere fra samferdselskomiteen hevdet at det var uheldig med kombinert løsning mellom sivile og militære, samt at avstanden fra Trondheim var altfor lang. Den 10. juni 1952 vedtok Stortinget innstillingen fra Luftfartskommisjonen. Værnes ble med i landsplanen, men vedtaket holdt muligheten åpen for en fremtidig utbygging på Heimdal. Spenningen og ventingen preget politikerne, næringslivet og alle. 30 år med endeløse diskusjoner var ennå ikke slutt.

NATO kommer på banen

For både motstandere og tilhengere av Værnes, var slaget altså ikke avgjort. Nå måtte Forsvarets nye infrastruktur bearbeides (lobby). NATO ble en avgjørende brikke i spillet. NATO hadde også vurdert Heimdal, men vedtok den 2. mai 1956 å satse på Værnes. NATO



ønsket å forlenge rullebanen, og ville investere 27,4 millioner kroner. Endelig kunne Stjørdal puste lettet ut, - trodde de igjen. Men også på den tiden var det noe som het en militærkomité på Stortinget. Ny fraksjonsvirksomhet, og pengespørsmål i relasjon til utvidelsen av rullebanen på Værnes.

Det er klart at det var det økonomiske regnestykket som ga fordel for Værnes i forhold til Heimdal (8 mill vs 33,5 mill). Den forsterkede militærkomitéen la frem sin innstilling om saken i juni 1957. Det var nok stor uenighet mellom militære og sivile myndigheter. Forsvaret gikk inn for Værnes, mens Luftfartsdirektoratet (AVINOR) og SAS mente at Værnes aldri kunne bli noen tilfredsstillende sivil flyplass for Trøndelag. Innstillingen kom opp i Stortinget 3. juli 1957, som fulgte mindretallets innstilling om å følge NATO og kun bygge ut Værnes.

Tross dette var ikke Værnes kommet i mål. Det gikk rykter om at NATO ville revurdere sitt engasjement overfor Værnes da det på den tiden ble trukket tilbake støtte til flere flyplasser. Men så, i Paris den 17. desember 1958 besluttet NATO å investere i Værnes, 23 år etter at Stortinget vedtok at Heimdal skulle bli



*Ny rullebane - ferdig forlenget 1961
(foto: B. Gimnes)*

hovedflyplass for Trondheim og Trøndelag. For mange i Stjørdalen ble jula 1958 ei god jul. Julekvelden kom en onsdag for tidlig det året. Stjørdalsølet skummet ekstra. Onsdagen før jul ble et ikke så lite tidsskille for stjørdalingene.

Så begynte en i datidens målestokk gedigen prosjektering, med nytt utløp (elveleie) for Stjørdalselva - på grunn av forlengelsen av rullebanen. Den 11. august 1960 ble elva ført ut i fjorden ved Hell, og flyplassen ble overlevert med ny rullebane den 21. oktober 1961 etter oppmudring, tunnelbygging etc.

11. juni 1975

Til tross for at sivile fikk større og større innpass på Værnes, forgikk all luftfartsaktivitet på militært område (innenfor gjerdet). Da nytt kontrolltårn og sikringsbygg ble tatt i bruk natt til 12. juni 1975 ble det for første gang skilt ut en egen sivil del av flyplassen, og begrepet Trondheim Lufthavn, Værnes - fikk sin berettigelse. Vi må derfor kunne si at fødselsdagen for den moderne sivile Trondheim Lufthavn, er onsdag 11. juni 1975, klokken 2100 (Z). Da signerte flygeleder Oddbjørn Nielsen seg



Nytt sikringsbygg 1975

på vakt i det nye sikringsbygget.

Terminal nr. 1

I 1952 flyttet SAS sin virksomhet fra Hommelvik til Værnes. Braathen SAFE brukte den tyskbygde flyplassen på Lade de første årene, men i 1956 flyttet Braathen også til Værnes. Da SAS kom til Værnes benyttet de en halv tyskerbrakke som ekspedisjonslokale, underforstått: terminal 1 var et faktum. Grunnflaten var ikke mer enn ca.100 kv.m. I 1958



Terminal nr. 1

overtok flyselskapene hele brakka da stridsvogntroppen ble overført til Ørland. Dermed ble arealet som flyselskapene disponerte, fordoblet. Lokalavisens utsendte reporter var begeistret over lokalet etter utvidelsen og påsto at: *"nå er publikumshallen for SAS og Braathen landets beste etter ominredningen"*, og slik beskrev han lokalene: *"... i sideflukt med hallen er innredet en salong som om nødvendig kan reserveres sluttende selskaper. Nytt av året er også en kantinedisk med forfriskninger og diverse nikknakk. Selvsagt er det skaffet et tiltalende møblemanng levert av Øyans Møbelforretning, sofaer og stoler i rødt, blått og gult trekk, som glir fargeharmonerende inn i de lyse og publikumsgreie rom"*.

Den første tiden var det et nært samarbeid mellom Luftforsvaret, flyselskapene og Luftfartsdirektoratet. På flere områder var den sivile luftfarten ennå avhengig av militæret. Luftforsvaret hadde mye større ressurser til rådighet enn den sivile luftfarten. Alt lå dessuten til rette for et tett samarbeid på det personlige plan. Mange i flyselskapene og i Luftfartsdirektoratet hadde tjenestegjort i Luftforsvaret.

Terminal nr. 2

Selv etter utvidelsen i 1958, var det bare et tidsspørsmål før en sivil terminal måtte bygges. Utviklingen innen den sivile luftfarten gikk raskt. I 1963 var passasjertallet på Værnes 115 000, mens det året etter var 195 000. I mai 1964 vedtok Stortinget at det skulle bygges en sivil terminal på Værnes. Jon Leirfall var en sentral pådriver for dette vedtaket. Det var litt uenighet mellom militære og sivile myndigheter om plasseringen av bygget, men det oppsto ingen vesentlige forsinkelser av den grunn. Allerede den 5. desember 1965 ble den nye terminalen høytidelig åpnet. Dette ble dermed den andre terminalen på Værnes. Denne terminalutbyggingen er nok den som har ligget mest i forkant av utviklingen. De andre utbygningene har kommet etter perioder med stor trengsel og plassproblemer. Da terminalen ble tatt i bruk, trodde alle at det ikke ville oppstå



Terminal nr. 2

kapasitetsproblemer på mange år. Men i årene som fulgte, var veksten i den sivile luftfarten stor.

På 1970-tallet sprengte passasjerveksten prognosene. Det ble opprettet nye ruter, og antall avganger økte. Nye fly med større kapasitet ble dessuten satt inn. På begynnelsen av 1970-tallet fikk trønderne et nytt reisetilbud - charterturer til Syden. Tidligere hadde de måtte reise til Oslo hvis de skulle dra på pakketur til de sydligere breddegrader. Det nye tilbudet ble raskt populært blant trøndere som ikke var bortskjemte med godt vær. Men chartertrafikken førte også med seg problemer. Værnes hadde ingen ankomsthall for utenlandspassasjerer og ingen lokaler for pass- og tollkontroll. I 1976 ble den gamle tyskerbrakkka tatt i bruk til dette formålet.

Truet med streik

Utover på 1970-tallet ble kapasitetsproblemene ved terminalen stadig større. Trengselen var stor ved vanlig rutetrafikk. Når et charterfly med over hundre passasjerer landet i tillegg, ble det kaotisk. Dette gikk ut over både passasjerer og ansatte. Byggingen av ny terminal ble dessuten utsatt, og frustrasjonen spredte seg blant ansatte med vanskelige arbeidsforhold. Da det i 1979 var på tale med en redusert utbygging av den nye terminalen, truet de ansatte med politisk streik. Den ble imidlertid avblåst.



*Trondheim Lufthavn sist på 70-tallet
(foto: B. Gimnes)*

Terminal nr. 3

På slutten av 1970-tallet ble flyoppstillingsplassen (apron) utvidet og en ny taksebane bygd, og i mai 1982 ble det nye terminalbygget endelig åpnet. På en måte terminal nr.3 på Værnes. Den lange ventetiden med provisoriske løsninger var forbi for denne gangen. Det 5 500 kvadratmeter store bygget var tre ganger så stort som det gamle. Den gamle terminalen (nr. 2) ble omgjort til kafeteria. Det var ikke tatt høyde for noen stor trafikkvekst i dimensjoneringen av den nye terminalen. Det var dermed bare et tidsspørsmål før den ville bli for liten. Terminal 2 som ble bundet sammen med den tredje terminalen, huset pr. 2003 catering, posten og AVINOR's konferansesenter. Hele komplekset kalles Terminal B, og regnes som den tredje terminalen som har blitt tatt i bruk ved Trondheim Lufthavn. Terminal 3 ble etter hvert den internasjonale delen av flyplassen. I



Trondheim Lufthavn 1984 (foto: B. Gimnes)

tillegg hadde AVINOR's regionale ledelse sine kontorer i andre etasje. Disse er pr. 2014 i en egen rigg.

Luftfartsverket har blitt beskyldt for å bygge «for lite for sent». Til deres forsvar kan anføres et par forhold. Det ene er den voldsomme veksten i den sivile luftfarten. Det andre er at Luftfartsverket alltid har vært selvfinansierende. De måtte altså finansiere investeringer gjennom de inntekter de fikk igjennom utleie og diverse avgifter. Luftfartsverket hadde i utgangspunktet ikke lov til å ta opp lån. Resultatet av dette var ofte at den regionen som ropte høyest om nødvendige investeringer, og hadde de mest innflytelsesrike støttespillerne, ble prioritert først.

På 1980-tallet ble planleggingsarbeidet i forbindelse med den videre utbyggingen av lufthavnen styrket. Etter hvert som lufthavnen ble stadig større og mer kompleks, kom det større krav til arealdisponering. Areal måtte disponeres slik at ny utbygning kunne skje mest mulig hensiktsmessig. I 1983 startet Lufthavnplanutvalget sitt arbeid. Det bestod av representanter fra Luftfartsverket, Luftforsvaret, Nord- og Sør-Trøndelag Fylkeskommune og Stjørdal Kommune. Utvalget arbeidet utover på 1980-tallet med spørsmål i tilknytning til den videre utbyggingen av lufthavnen. Senere har flyselskapene klagd over at de som brukere, ikke ble godt nok hørt i utformingen av den «nye lufthavnen».



Trondheim Lufthavn, Værnes 1991 - med de tre første terminalene

Etter at terminalen (3) sto ferdig i 1982, økte trafikken voldsomt utover på 1980-tallet. I løpet av kort tid oppstod det kapasitetsproblemer. I 1988 rettet næringslivet i Trøndelag kritikk mot Luftfartsverket for forholdene på Værnes. De ble karakteriserte som kaotiske. Lufthavnsjefen etterlyste på sin side større engasjement og lobbyvirksomhet fra næringslivet. Dette året satte Luftfartsverket i verk flere provisoriske tiltak for å bedre forholdene ved terminalen. Nye toaletter ble bygd, og bagasjebåndet ble forlenget. Året etter ble ankomst- og avgangshallen noe utvidet. Samtidig pågikk planleggingen av et nytt moderne terminalbygg. Dette foregikk

ikke uten debatt. Det ble lansert et forslag om at byggingen av et nytt terminalbygg skulle skje i samarbeid med private interesser, men forslaget fikk ikke gjennomslag i Luftfartsverket. SAS og Braathen protesterte dessuten over at de ikke ble rådspurt når det gjaldt valg av type terminal og plasseringen av denne.

Terminal nr. 4

Den 15. november 1994 kunne samferdselsminister Kjell Opseth foreta åpningen av den nye terminalen, den fjerde i Værnes sin sivile historie. Denne utbyggingen var det første større prosjektet der Luftfartsverket selv hadde byggherreansvaret. Den nye terminalen hadde en gulvflate på 15 000 kvadratmeter, nesten tre ganger så stor som den gamle. Det var den første flyplassen i Nord-Europa med direkte tilknytning til jernbane. Et parkeringshus ble også bygd i tilknytning til terminalen - eller rettere sagt omvendt. Et langt steg mot en moderne lufthavn var tatt.



Terminal nr. 4

En del «barnesykdommer» viste seg ved den nye terminalen da den ble tatt i bruk. Særlig Adresseavisen rettet et kritisk søkelys mot feil og mangler ved den. Det ble blant annet hevdet fra flere hold at det nye terminalbygget førte til økt turbulens i området. Men i forhold til den storm av kritikk som den nye hovedflyplassen på Gardermoen har blitt til del, var kritikken mot Værnes en flau bris. Kapasiteten på utenlandsavdelingen (chartertrafikk) var sprengt fra første dag. I mars 1996 flyttet utenlandstrafikken, og dermed taxfreebutikken og toll- og passkontrollen, over i den gamle terminalen (Terminal B). Denne ble også i stor grad benyttet av Widerøe.

I ettertid ser nok de fleste at en del ting skulle vært gjort annerledes. Den delen av Værnes som etter hvert ble Trondheim Lufthavn, fikk utvikle seg som en liten indianerlandsby - hvor de mindre byggverkene ble satt opp i hytt og pine, og utgjorde flere betydelige hinder for senere utbygging. At parkeringshuset og den fjerde terminalen i 1994 ble satt opp i øst/vestretning, har ikke gjort fremtidig planlegging enklere. Dette til tross, Trondheim Lufthavn har fått et internasjonalt preg over seg, og fremstår både harmonisk og tiltrekkende.

Den 1. oktober 2001 overtok Luftfartsverket rullebanen med tilhørende manøvreringsområder fra Luftforsvaret, med dertil driftsansvar av anlegg og instrumenteringer. Økonomiske avregninger tok til fra 1. januar 2002.- Luftfartsverket het frem til 1978 for Luftfartsdirektoratet. I 2002 ble navnet igjen forandret, - nå til AVINOR.



Nytt kontrolltårn ble tatt i bruk 15. oktober 2005, samtidig som Trondheim kontrollsentral (flygekontrollen for Midt-Norge) ble lagt ned og funksjonene overtatt av Bodø

kontrollsentral. Den 4. desember 2013 ble en ny pir åpnet helt i vest, tiltenkt det regionale rutenettet, fortrinnsvis Widerøe. Antall personer som beveget seg gjennom terminalene var i 2013 ca. 4,3 millioner, hvorav AVINORs tall sier 3 350 928 på innland og 952 330 på utland. Flyplassen hadde nærmere 60 000 flygebevegelser, og nærmere 1 500 personer har sin arbeidsplass tilknyttet Trondheim Lufthavn, Værnes. Flyplassen er en meget viktig aktør for Trondheim og trønderfylkene generelt, og Stjørdal spesielt. For sistnevnte som en kraftig magnet.



Mai 2014, foto: Øystein Halvorsen, AVINOR