

LUFTFARTSTILSYNET		
ARKIVKODE	DOK.NR.	
- 2 MAR 2016		
SAKSNR.	16/03120	
AVD.	EF	SAKSBEH.

- 2 MAR 2016

Luffartstilsynet
Postboks 243
8001 BODØ
Norge

Vår ref.
16/01905-1

Vår dato:
29.02.2016

Deres ref.
200602046-
7/603/KBH

Deres dato:
30.11.2006

Vår saksbehandler:
Cees Bronger

Trondheim lufthavn, Værnes - søknad om fornyelse av konsesjon til å drive og inneha lufthavn

Det vises til gjeldende konsesjon til å anlegge, inneha og drive Trondheim lufthavn, Værnes datert 30.11.2006.

Underlaget til søknad om fornyelse av konsesjonen følger vedlagt. Til søknaden har vi følgende kommentarer:

Det har de siste årene pågått et omfattende planarbeid på Trondheim lufthavn for å få på plass nødvendige avklaringer mht lufthavnas langsiktige arealbehov. I løpet av neste konsesjonsperiode skal det gjennomføres flere større tiltak, og disse vil først og fremst berøre arealene på Langøra. I regi av Stjørdal kommune pågår for tiden sluttbehandlingen av kommunedelplanen for Langøra. Fra Avinors side er det ennå ikke tatt noen beslutninger om når videreutviklingen av arealene på Langøra vil bli igangsatt. Avinor vil derfor komme tilbake med en mer detaljert redegjørelse om videreutviklingen av disse arealene når det foreligger nødvendige avklaringer om fremdrift og igangsetting av prosjektering for de ulike, aktuelle tiltakene. Vi vil også ettersende endelig utgave av kommunedelplan for Langøra når det foreligger formelt vedtak i kommunestyret.

Flystøyberegninger: Det er i 2015/2016 gjennomført ny støykartlegging for Trondheim lufthavn etter T-1442. Nye støyberegninger og nytt støysonekart er for tiden på høring. Vedlagt følger utkast til nye støyberegninger. Endelig utgave vil bli ettersendt.

Avinors årsrapport for 2015 med økonomitall er ennå ikke behandlet av Avinors styre. Vi har derfor basert omtalen av Avinors økonomiske status på opplysningene i årsrapporten for 2014. I tillegg vedlegger vi kvartalsrapport for 4. kvartal 2015 til orientering.

Videre kan det opplyses at gjeldende teknisk operative godkjenning av Trondheim lufthavn utløper 01.11.17. Avinor vil i løpet av 2016 igangsette arbeidet med søknad om EU-sertifisering av lufthavna etter nytt felles europeisk regelverk for flyplassutforming.

På bakgrunn av ovenstående søker Avinor om fornyelse av konsesjonen til å drive og inneha Trondheim lufthavn.



Eventuelle spørsmål til søknaden kan rettes til sikkerhets- og kvalitetssjef Sonja Englund.

Med vennlig hilsen
AVINOR AS

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Lasse Bardal'.

Lasse Bardal
Lufthavndirektør
Trondheim lufthavn, Værnes

Vedlegg



SØKNAD OM FORNYELSE AV KONSESJON

FOR

TRONDHEIM LUFTHAVN, VÆRNES

29.02.2016

1. Opplysninger om angjeldende lufthavn og konsesjonssøker
2. Landingsplassens anvendelsesområde og forventet utvikling
3. Orientering om planstatus for landingsplassen og områdene omkring
4. Utredning av miljøforhold med vekt på fuglelivet rundt lufthavna
5. Støyberegninger i henhold til Klima og miljødepartementets retningslinjer T-1442
6. Kart over flyplassen
7. Orientering om kontakt med vertskommunen
8. Oversikt over andre myndighetstillatelser
9. Liste over vedleggene

1) Opplysninger om angjeldende lufthavn og konsesjonssøker

a) **Navn:**

Trondheim lufthavn, Værnes

b) **Eier:**

Avinor AS
Postboks 150
N-2061 Gardermoen

Tlf: 815 30 550

c) **Eiendomsforhold:**

Grunnarealene som benyttes til sivil lufthavn eies dels av Avinor og dels av Forsvarsdepartementet v/Forsvarsbygg. De formelle hjemmelsforhold pr. januar 2016 fremgår av eiendomskart vedlegg 4 (A og B). Avinors grunneiendom er markert med gul farge og Forsvarets med grønn farge.

Avinors egen grunneiendom omfatter arealene knyttet til sivil terminal med apron, driftsbygg/brannstasjon, brannøvingsfelt, tårn og sikringsbygg, arealer for sivile hangarer mv, og adkomstområde med p-hus, markparkering, hotell og bensinstasjon. Tankanlegget som flytankingoperatørene benytter for tanking av sivile fly, ligger på Forsvarets grunneiendom og eies av Forsvaret.

Avinor overtok i 2001 drifts- og investeringsansvaret for fellesområdene fra Forsvaret. Avinor har bruksrett til Forsvarets grunneiendommer og anlegg for å ivareta sitt investerings- og driftsansvar. Bruksretten er fastslått i vurdering fra Regjeringsadvokaten og er nedfelt i gjeldende samarbeidsavtale mellom Avinor og Forsvaret.

Det ble i 13.08.2015 avsagt rettslig skjønn for fastsettelse av betaling for overtagelse av såkalte luftfartskritiske arealer med påhvilende anlegg, alternativt årlig betaling for videreføring av bruksretten. Skjønnen er rettskraftig. Skjønnen omfatter drøyt 1200 dekar innenfor tykk sort strek på vedlegg 4A (inkludert sjøgrunn utfylt av Avinor) med de anlegg innenfor arealet som er finansiert av NATO. I hovedsak dreier dette seg om arealer for banesystemet med sikkerhetsområder. I tillegg omfatter skjønnet noen bruksrettigheter utenfor dette arealet som ikke er avmerket på kartet, herunder til utrykningsvei, og avisningsplattform på militær oppstillingsplattform M. Overdragelse av eiendomsrett til Avinor er avhengig av formelt samtykke fra Forsvarsdepartementet til gjennomføring av salget. Dette spørsmålet er ikke ferdigbehandlet pr. januar 2016

Avinors egen grunneiendom utgjør ca. 524 dekar fordelt på flere matrikkelnummer (eksklusiv arealer i banesystemet som eies av Forsvarsbygg med bruksrett for Avinor).

Innenfor Avinors grunneiendom har følgende selskaper festetomter eller grunnleiekontrakter:

SAS (flere kontrakter), Flytanking AS, Røros Flyservice AS, Helitrans AS, Værnes Flyklubb, Q-free International, DHL, Avinors Parkeringsanlegg AS (p-hus og p-arealer, heleid Avinorselskap), Værnes eiendom (hotell, heleid Avinorselskap), Norske Shell AS (bensinstasjon).

d) Selskapsform:

Avinor AS er et statlig, heleid aksjeselskap, underlagt Samferdselsdepartementet, med hovedkontor i Oslo

Organisasjonsnummer: 985 19 8292

e) Administrativ oppbygging:

Avinors organisasjon er nærmere redegjort for i vedlagte dokumenter, inkludert administrativ oppbygging. Lufthavnen har egen lufthavndirektør. Flyplassjefen er godkjent i ht. Forskrift om bakketjeneste ved flyplasser, BSL E 4-1, § 4 (1).

Lufthavnen er direkte underlagt konsernsjefen i Avinor. Trondheim lufthavn inngår i gruppen av såkalte internasjonale lufthavner. Flysikringstjenesten på lufthavna er underlagt Avinor Flysikring AS.

f) Økonomisk status (utdrag av Avinors årsrapport for 2014):

Konsernets driftsinntekter i 2014 utgjorde 10 671 millioner kroner (9 978 millioner kroner i 2013) med et resultat etter skatt på 1 399 millioner kroner (891 millioner kroner i 2014). Resultatet i 2014 er positivt påvirket av en planendring i konsernets pensjonsordning på 448 millioner kroner (før skatt). Justert for dette, er årets resultat således på linje med fjoråret. Kontantstrøm før endringer i rentebærende gjeld var minus 2 094 millioner kroner (minus 2 214 millioner kroner). Underliggende drift hadde en positiv kontantstrøm på 3 165 millioner kroner.

Konsernets underliggende driftskostnader er på samme nivå som i 2013, men driftskostnadene er positivt påvirket av ovennevnte planendring i konsernets pensjonsforpliktelse. På den annen side er det i 2014 en økning i prosjektkostnader som er ført over resultatregnskapet. Dette er i hovedsak kostnader forbundet med opprettholdelse av løpende drift i kombinasjon med utbyggingen ved Oslo lufthavn, Gardermoen, samt økte prosjektkostnader innenfor flysikringstjenesten. Bortfallet av den differensierte arbeidsgiveravgiften fra 01.07.14 har også bidratt til økte kostnader i 2014.

Konsernet tok netto opp 2 352 millioner kroner i ny rentebærende gjeld i 2014 (1 572 millioner kroner). Kontantstrøm fra løpende drift utgjorde 3 165 millioner kroner (2 850 millioner kroner), mens netto investeringer, renter og utbytte utgjorde 5 259 millioner kroner (5 064 millioner kroner). Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er avskrivninger med 1 340 millioner kroner (1 374 millioner kroner).

Kontantstrøm fra løpende drift utgjorde 1 392 millioner kroner (875 millioner kroner), mens netto investeringer, renter og utbytte utgjorde 3 922 millioner kroner (3 611 millioner kroner). Vesentlige regnskapsposter uten kontantstrømeffekt er belastede avskrivninger med 656 millioner kroner (667 millioner kroner). Selskapets total kapital ved utgangen av 2014 utgjorde 23,8 milliarder kroner (21,3 milliarder kroner). Selskapets egenkapitalandel per 31.12.14 var 36,7 prosent (44,2 prosent).

Som en foreløpig orientering om konsernets økonomiske status for 2015, vedlegges Finansiell delårsrapport for 4. kvartal 2015 (vedlegg 2).

g) Selskapet:

Avinor AS eier og driver 46 av landets lufthavner inkludert OSL.

h) Gjeldende konsesjon:

Gjeldende konsesjon for Trondheim lufthavn er datert 30.11.2006 og med utløp 01.12.2016.

i) Driftsutgifter ved landingsplassen (regnskapstall fra år 2015):

328.121 MNOK (vedlegg 3)

j) Inntekter ved landingsplassen (regnskapstall fra år 2015):

675.867 MNOK (vedlegg 3)

2) Landingsplassens anvendelsesområde og forventet utvikling

a) Gjeldende teknisk operativ godkjenning datert:

15.10.2012, og med utløp 01.11.2017.

b) Type aktiviteter: (regelbundet, skoleflyging, heliport, base for luftfartsforetak, etc.)

Tabell 1. Oversikt over flytrafikkaktiviteter på Trondheim lufthavn

Type aktivitet	Innland	Utland	Kommentar
Regelbundet ruteflyging	Daglig	Daglig	Trondheim lufthavn har regelmessige ruter til en rekke lufthavner innenlands og til Europeiske byer.
Charterflyging	Daglig	Daglig	
Ambulanse	Daglig	Daglig	
Skoleflyging	Daglig	Daglig	
Allmennflyging	Daglig	Ukentlig	
Helikopterflyging	Daglig	Ukentlig	Stor variasjon

c) Typer av luftfartøy

Tabell 2. Oversikt over de viktigste hovedtypene større luftfartøy som kan operere på Trondheim lufthavn

	ICAO kodebok-stav B	ICAO kodebok-stav C	ICAO kodebok-stav D/E*	Helikopter
Luftfartøytyper	Beech 200	DHC-8-100 / 200 / 300 / 400 Boeing 737- 300-900 Airbus 320 Airbus 319 ATR 42 ATR 72 Embraer RJ CRJ CS 100 CS 300	Boeing 787 Boeing 777 Boeing 747 Boeing 767 Boeing 757 Airbus 350 Airbus 340 Airbus 330 Airbus 310	Robinson 44, AS 350 Airbus EC120 Bell 214 SA 332 Super Puma S92 S61 AS365 EC225 SeaKing

* Lufthavna har mulighet til å betjene kodebokstav F-maskiner slik som AN24 etter egen søknad til Luftfartstilsynet

d) Antall flybevegelser og antall passasjerer

Pr. uke

Flybevegelser (tall for uke 35 i 2015): 1 138

Passasjerer (tall for uke 35 i 2015): 91 319

Uke 35 er valgt som en representativ uke.

Pr. år (oversikt for perioden 2011-2015)

Tabell 3. Oversikt over flybevegelser og passasjertall for perioden 2011-2015 på Trondheim lufthavn

	2011	2012	2013	2014	2015
Flybevegelser Rute + charter	51.451	54.057	54.137	54.660	54.040
Flybevegelser Ambulanse, skole	3.675	3.925	3.317	2.996	2.692
GA og andre sivile flybevegelser	2.783	3.000	3.370	3.812	3.909
Off-shore helikopter	3	6	6	6	2
Flybevegelser Totalt	57.912	60.988	60.830	61.474	60.643
Passasjerer kommet/reist	3.919.618	4.155.058	4.305.122	4.408.732	4.342.681
Passasjerer total*	3.926.461	4.160.284	4.313.547	4.416.681	4.352.721

* Inkl. transfer som er talt 2 ganger

e) Åpningstider og type tjenester/instrumentforhold/regularitet

Lufthavnas åpningstider per i dag er som vist i tabell 4:

Tabell 4. Oversikt over lufthavnas åpningstider

	Mandag-fredag	Lørdag	Søndag
Bakketjeneste ICAO kategori 7-9	H24	H24	H24
ATS	H24	H24	H24

Lufthavna er godkjent for internasjonal trafikk.

Lufthavna benyttes både til dag- og mørkeflyging hele året

Regularitet: ca. 99,5 %

f) Bruk og aktiviteter på lufthavna

Lufthavna er til offentlig bruk

g) Prognoser: Avinors prognoser

Tilbakeblikk

De viktigste destinasjonene innenlands på Trondheim lufthavn er Oslo, Bergen og Stavanger med til sammen 63 % av terminalpassasjerene.

Totaltrafikken økte med 117 % fra 2007 til 2013. Samtidig som oljetrafikken er mindre vesentlig på Trondheim enn på Stavanger og Bergen, økte denne trafikken relativt sett mest her, med over 40 % årlig sammenlignet med 6 % for øvrig arbeidsrelatert trafikk og 25 % for fritidstrafikk. Siden 2007 har Trondheim stadig økt sin andel av de oljereisene, fra 13 % i 2007 til 16 % i 2013.

Utlandstrafikken på Trondheim økte en del i 1997, men begynte for alvor å øke fra 2003 med tilbakeslag i 2008/09 og kraftig moderasjon av veksten i 2014. På Trondheim økte antallet utenlandsruter fra 3 til 22 og behovet for tilslutningsreiser har økt lite. Antallet avganger økte med 340 % med størst absolutt økning på de rutene som fantes i 2003 samt til London.

Trafikkveksten direkte fra Trondheim har vært formidabel. Av veksten siden 2002 går 20 % til København, 20 % til Amsterdam og 15 % til Spania mens nye ruter til Polen og London har stått for 8 - 9 % hver. Trafikken til Polen startet opp først i 2012. Også her er veksten veldig lav i 2014 med nedgang for både Tyrkia og Nederland. Det som likevel øker relativt mest i 2014 er Polen, Latvia, Estland, Tyskland og Sverige.

Prognoseunderlaget

Innlandsprognosene baseres nå på nye grunnprognoser basert på simuleringer med transportmodellen NTM6 med påfølgende utlegging på det innenlandske flyrutenettet. NTM6 dekker rene innlandsreiser for nordmenn >12 år. Innlandsprognosen for årene fremover er fordelt på 2 segmenter:

- Ren innlandstrafikk til/fra Norge som endelig destinasjon.
- Innlandstrafikk med utlandet som endelig destinasjon

Prognosene for ren innlandstrafikk tar utgangspunkt i grunnprognosene og elastisiteter for NTM6 samt egne vurderinger av oljerelaterte reiser. For innlandstrafikk til/fra utlandet regner vi samme vekst som for ren innlandstrafikk ifølge NTM6.

Tabell 5. Trafikkprognose referansealternativet 2015-2040 for Trondheim lufthavn (rute og chartertrafikk) basert på SSB's referansescenario

Passasjerer				2 015	2 020	2 030	2 040
TRD	Term.passasjerer	Innland	Referansebane 2014-40	3 458 766	3 648 786	4 101 191	4 490 061
TRD	Term.passasjerer	Utland	Referansebane 2014-40	1 003 920	1 189 705	1 694 862	2 101 892
TRD	Term.passasjerer	Offshore	Referansebane 2014-41				
TRD	Term.passasjerer	SUM	Referansebane 2014-40	4 462 687	4 838 491	5 796 053	6 591 953
MVT				2 015	2 020	2 030	2 040
TRD	Bevegelser	Innland	Referansebane 2014-40	44 843	45 803	48 474	51 604
TRD	Bevegelser	Utland	Referansebane 2014-40	9 490	10 969	14 934	17 791
TRD	Bevegelser	Offshore	Referansebane 2014-41				
TRD	Bevegelser	Sum	Referansebane 2014-40	54 333	56 773	63 408	69 395

For ytterligere opplysninger henvises til vedlagte arbeidsdokument «TØI prognoser BGO, SVG og TRD 2014-2040» (se vedlegg 5).

Tabell 5 inkluderer ikke flybevegelser som omfatter ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. For disse trafikktypene utarbeides det ikke prognoser da disse kan variere mye fra år til år. Slike bevegelser er imidlertid tatt med i støyberegningene. Totalt omfatter dette normalt mellom 6.000 og 8.000 flybevegelser pr. år på Trondheim lufthavn.

h) Nye tiltak på lufthavna innen de nærmeste 5 årene

Det er planlagt en rekke tiltak ved Trondheim lufthavn innen de nærmeste fem årene. De mer omfattende er:

- Oppfylling av overskuddsmasser på Langøra for tilrettelegging av større oppstillingsarealer
- Utvidelse av terminalbygningen med sikte på kommende trafikkvekst
- Nye helikopterlandingsområder (3 stk. FATO)
- Ivaretagelse av fremtidig behov for nytt fraktområde
- Ny sandsilo innenfor gjerdet
- Klargjøre (midlertidige) tomter for flytting av GA-virksomhet sørøst A8
- Ny vei fra Værnes Hovedgård til Hellporten
- Flytte hovedport og bygge parkeringsplass utenfor gjerdet
- Bygge midlertidige fjernoppstillingsplasser syd for M2 og M3
- Ny hurtigavkjøring i øst – ny A7
- Flytte garasjer og kontorer for drivstoffvirksomhet til drivstofflageret
- Ny vei til Langøra (utenfor gjerdet) inkl. ombygging av kryss med E6
- Klargjøre tomter for frakt/helikopter/GA på Langøra
- Flytte avisingsplattformen til M2
- Omlegging av veisystem i terminalområdet tilpasset terminalutvidelsen
- Bygge på eksisterende P-hus med ca. 1000 plasser

i) Andre planlagte langsiktige tiltak på lufthavna

På lang sikt er det flere tiltak som vurderes. Det arbeides bl.a. med planer for utvidet fly- og helikopteroppstillingskapasitet, herunder flere fjernoppstillingsplasser. Utvidelsen av området syd vest for rullebanen, som skal brukes til dette, skapes gjennom fylling av det gamle elveleiet med stein fra planlagte vegarbeider på strekningen Trondheim – Stjørdal. Utnyttelsen av området vil utvikles i et langsiktig perspektiv. Dette omtales ikke nærmere nå da Avinor forutsetter at tiltaket uansett vil måtte innebære endret/ny konsesjon når den tid kommer.

3) Orientering om oppdatert planstatus for landingsplassen, områdene omkring og øvrige relevante planer og kart

a) Kommuneplan for Stjørdal kommune

Kommuneplanens arealdel for Stjørdal kommune for perioden 2013-2022 er utarbeidet etter PBL 2008 og gjeldende kartforskrifter. Planen ble vedtatt av kommunestyret i 20.03.14. Dokumentene Plankart, Planbeskrivelse og Bestemmelser og retningslinjer fastsetter fremtidig arealbruk og er rettslig bindende for tiltak etter PBL § 1-6 (se også vedlegg 6).

Trondheim lufthavn har deltatt aktivt som høringsinstans i dette arbeidet. Trondheim lufthavn er i planen og kommende delplan søkt sikret utviklingsmuligheter til rundt 2030. Imidlertid er areal til sivil luftfart øst for terminalområdet ikke avsatt etter intensjonen. Innlagt nytt dobbeltsporet jernbane Hell-Værnes og hensynssone for dobbeltsporet jernbane under rullebaneområdet legger føringer for ethvert byggetiltak langs strekningen.

En videre ekspansjon for lufthavnformål ved Trondheim Lufthavn Værnes utredes og behandles i egen kommunedelplan for Langøra med vannmiljø. Planen har to alternativer. Det er henvist til lufthavnas restriksjonsplan i planbeskrivelsen. Planbestemmelsene inneholder også byggehøyderestriksjonskrav i forhold til lufthavnas hinderflater. Planen har vært på høring høsten 2015, men er ennå ikke formelt sluttbehandlet i kommunestyret (jf. vedlegg 7).

b) Reguleringsplan

Syv reguleringsplaner dekker området for den sivile delen av flyplassen:

- Trondheim lufthavn, Værnes, godkjent 30.08.90, omfatter terminalområdet og ekspansjonsområdet mellom jernbanen og E-6.
- E6 ny, Parsell Hell – Værnes, godkjent 20.06.91.
- Bebyggelsesplan i henhold til Reguleringsplan, 13.06.91
- Sandfærhusområdet, godkjent 11.06.97, omfatter ekspansjonsområdet syd for dagens terminalområde. Planen overlapper til dels den førstnevnte, og omfatter derfor mindre endringer innenfor denne planen. Også senere har det forekommet mindre planendringer, blant annet i tilknytning til utbyggingen av Luftfartsverkets driftsbygg i 1999, da vegen til flystasjonen ble lagt om.
- Ny atkomstvei til Langøra, godkjent 22.06.00
- Trondheim lufthavn Værnes-utvidelse rullebane vest, godkjent 19.06.09
- Trondheim lufthavn Værnes, siste endret 09.08.13

Rullebanesystemene ved Trondheim lufthavn ligger på Forsvarets grunn. Det foreligger en rettskraftig dom i forhold til verdifastsetting av rullebane og manøvreringsområde, datert 13.08.15. Målet er at Avinor skal ta over eierskapet til disse områdene.

c) Restriksjonsplan

Kravene til hinderfrihet for restriksjonsplanens indre områder er innarbeidet i reguleringsplan for lufthavna. I kommuneplanens arealdel er det innarbeidet en avgrensning av restriksjonsplanens ytre områder (se også vedlegg 6). Disse skal legges til grunn for arealbruk, restriksjoner og bestemmelser i kommuneplanens arealdel for Stjørdal kommune.

d) Hinderkart

Hinderkart type A er kunngjort i AIP Norge. Kartet viser hinderforholdene i nærmeste utflygingssektorer iht. Procedures for air navigation services – operational PANS-OPS.

e) Restriksjonsområder – navigasjonsanlegg

Disse vil framgå av restriksjonsplan for flyplassområdet. Aktuelle / berørte nav-anlegg er også omtalt i planen. Restriksjonene nærmest lufthavna vil for øvrig framgå av planbestemmelsene i reguleringsplanen for lufthavna.

f) Masterplan:

Det foreligger en Masterplan for Trondheim lufthavn, Værnes, perioden 2012 - 2016, med perspektivskisse for en tidshorisont til 2060. Dokumentet er datert desember 2012. Arbeidet med masterplanen har vært organisert gjennom en gruppe med representanter fra lufthavna, en referansegruppe med representanter fra verts- og nabokommuner, fylkeskommunen, Forsvaret, fly- og helikopterselskap og andre brukere på lufthavna, samt en prosjektgruppe med deltakere fra lufthavna, staber og konsulentfirma.

Masterplanen er i første rekke viktig for å ivareta utviklingen i regionen ved å trygge det framtidige ekspansjonsbehovet til lufthavna. Masterplanen skal også fungere som innspill til den regionale og kommunale planleggingen, og forslaget til arealbruk i planen er tatt inn i revidert arealdel til kommuneplan for Stjørdal.

4) Støyberegninger i henhold til Klima- og miljødepartementets retningslinjer T-1442

Det er gjennomført nye støyberegninger for Trondheim lufthavn etter retningslinjer T-1442 i 2016. Utkast til rapport er for tiden på høring (vedlegg 8). Endelig rapport vil bli ettersendt.

Beregningene er basert på en prognose for 2026. Grunnlaget for beregningene bygger på gjeldende trafikk tall som i 2015 utgjorde totalt 60.000 sivile bevegelser.

Det gjøres oppmerksom på at støyberegningene også inkluderer flybevegelser knyttet til ambulanseflyginger, skoleflyginger og andre typer GA-flyginger. Trafikk tallene for 2015 viser at disse utgjorde ca. 6.500 ulike fly- og helikopterbevegelser. I beregningene er det også lagt inn tre nye landingsplasser (FATO) for helikopter, se ovennevnte pkt. 2h.

5) Kart over flyplassen (A3)

a) *Se vedlegg 9.*

6) Orientering om kontakt med Stjørdal kommune

Avinor har regelmessige møter med kommunens administrasjon og politiske ledelse om alle saker som berører lufthavnen. I ulike møter er kommunen blitt anmodet om at restriksjonsplanens avgrensning bør innarbeides i kommuneplanens arealdel og at arealbruken på bakken tilpasses de høydebegrensningskrav som følger av restriksjonsplanen. Dette er tatt hensyn til i det siste utkastet til kommunedelplan for perioden 2012-2022, datert 13.08.15.

7) Oppdatert oversikt over andre myndighetstillatelser

Tabell 6. Oversikt over ulike myndighetstillatelser som berører Trondheim lufthavn (jf. vedlegg)

Type tillatelse	Ansvarlig myndighet	Status / Dato	Kommentar / relevant forskrift el. Lovverk
Utslippstillatelse for kjemikalier i fm flyavising og baneavising	Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	16.06.06	Se vedlegg 10
Utslippstillatelse for brannøvingsfelt	Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	16.06.06	
Utslippstillatelse for avløpsvann	Fylkesmannen i Nord-Trøndelag	Godkjenningen er gitt til Forsvaret	
Tankanlegg på lufthavna	Direktoratet for samfunns-sikkerhet og beredskap (DSB)	Tillatelse gitt av Direktoratet for brann og eksplosjonsvern 24. sep. 1987	

Mrk. kun tillatelser / informasjon som er endret etter forrige konsesjonssøknad er vedlagt søknaden.

8) Liste over vedleggene

1. Avinor – organisasjonskart
2. Avinor – Finansiell delårsrapport for 4, kvartal 2015
3. Avinor – resultatregnskap for Trondheim lufthavn for 2015
4. a) Eiendomskart for Trondheim lufthavn (Forsvaret), datert 13.01.16
b) Eiendomskart for Trondheim lufthavn (Avinor), datert 13.01.16
5. TØI-prognoser for BGO-SVG-TRD for 2014-40» TØI arbeidsdokument for Avinor, 2014
6. Stjørdal kommune, Kommuneplanens arealdel 2013-2022, bestemmelser og retningslinjer, datert 13.08.15
7. Stjørdal kommune, Kommuneplanens arealdel – delplan Langøra med vannmiljø 2014-2026, datert 12.06.15 (alt III) og 26.08.15 (alt I)
8. Støysoner etter T-1442 for Trondheim lufthavn, Trondheim. SINTEF IKT 2016, utkast til sluttrapport datert 10.02.16
9. Kart over lufthavna i målestokk (A3 format)
10. Utslippstillatelse for fly- og baneavisingkjemikalier på Trondheim lufthavn, Værnes, datert 16.06.06

AVINORKONSERNET

