



Deep Energy liggende ved havna i Trondheim. Når cruisebåtsesongen starter er det begrenset med kapasitet her. Foto: Privat

● Kapasitetsproblemer på havna

Rammer rørbasen på Grønøra

Noen stuset kanskje forrige uke da leggefartøyet Deep Energy ble liggende i Orkdalsfjorden, og ikke la til kai. Det var det imidlertid gode grunner til.

ORKDAL
STEINAR LARSEN

- Det er rett og slett ikke tilstrekkelig kaikapasitet, sier teknisk sjef i Trondheim Havn Geir-Ove

Sumstad, som legger til at det er en svært lite ønskelig situasjon både for rederiet og havna.

Det 192 meter lange skipet ankom Orkanger 29. april og skulle etter planen ligge ved kai 2 fram

til 20. mai. Dette er per i dag den eneste kaien som er stor nok for at skip av en slik størrelse kan ligge «alongside», det vil si med skipssiden mot kaianlegget. Der skulle leggefartøyet få lastet inn diverse utstyr for det doretter skulle flyttes over til sin faste plass for oppkveiling av rør på de store tromlene ombord.

Logistikkutfordringer

På grunn av stor trafikk på hav-

na, med anløp av flere skip som benytter kai 2, måtte imidlertid Deep Energy vike plass. Den ble liggende med motordrift ute i fjorden i fire dager for den etterhvert ble dirigert til Trondheim der den fikk ligge ved cruisekai i en uke.

- Jeg ønsker ikke å dramatisere situasjonen, men det er en lite ønskelig situasjon for oss, sier Tore Håbrekke, Spool Base Manager hos TechnipFMC.

Han opplyser at ordrebøkene hos bedriften er fulle de neste to årene. Dette sikrer full aktivitet hos bedriften, som er selve motoren på Grønøra, men også hos mange lokale underleverandører og tjenesteytende næringer i Orkdal.

Sin egen konkurrent

- Vi vektlegger å være på godfot med lokalsamfunnet i Orkdal, og beliggenheten er nærmest perfekt i forhold til aktiviteten vi holder på med. Men det er klart at vedvarende logistikkutfordringer som dette vil påvirke lønnsomheten i prosjektene og blir selvsagt lagt merke til i konsernet, sier Håbrekke.

Realitetene hos TechnipFMC er at de har fire rørbasen plassert omkring i verden. En i Angola, en i USA og et anlegg i Skottland, i tillegg til Orkanger.

- Påvirkers prosjektene nega-

tiv vil det være nærliggende at selskapet flytter prosjekter til Skottland, noe vi selvsagt ikke ønsker, sier Håbrekke.

Må sikre Orkanger

Han mener det er underkommunisert at Norge har langsiktige avtaler med Europa om gassleveranser de neste femti årene, noe som sannsynligvis vil sikre langsiktig aktivitet for TechnipFMC og øvrig norsk næringsliv i lang tid.

- Det er viktig at vi får lagt forholdene til rette slik at Orkanger fortsatt kan få sin del av denne aktiviteten, sier Håbrekke.

Sikre dagens behov

For å bedre kai- og arealsituasjonen i forhold til å tilfredsstille dagens industriaktøres behov har Trondheim havn i lengre tid jobbet med en utvidelse av arealene på Grønøra øst. Det innebærer en utvidelse på 50 x 300 meter, samt ei 70 meter lang kai. For å kunne fortøye skip som

”Jeg ønsker ikke å dramatisere situasjonen, men det er en lite ønskelig situasjon for oss.

Tore Håbrekke



Slik vil Grønøra øst se ut etter at den planlagte utbyggingen er ferdigstilt. Foto: Illustrasjon: On arkitekter og ingeniører

Deep Energy er det behov for sterke pullere, hvor en av dem må plasseres om lag 100 meter inn fra kaifronten i særlig retning.

- Området fra denne pulleren og til kai kan derfor ikke være beplantet eller ha jordvoll, opplyser Sumstad.

Prioriterer sikkerhet

30. mai skal kommunestyret i Orkdal ta stilling til reguleringsplanen for Grønøra øst, som omfatter området lengst mot

Terna. Med denne foreslåtte utbyggingen vil man få et sammenhengende industri- og lagringsområde for å styrke næringsaktiviteten på havna.

- På det østligste området vil man i tillegg til aktivitet knyttet til rørbasen også inkludere lagring av blant annet tommer. Motsatt side av vørgata vil bli beholdt aktivitet knyttet til containnerhåndtering, sier Sumstad, som framholder at dette blir en svært god løsning med hensyn til helse, miljø og sikkerhet, noe



De deler bekymringen for dagens havnekapasitet. Fra venstre driftsleder Bjørn Steinsaug, Trondheim havn, Spool Base Manager Tore Håbrekke fra Technip FMC, og teknisk sjef Geir-Ove Sumstad, Trondheim havn. Foto: Steinar Larsen

som alle aktørene på havna er svært opptatt av.

Miljøgevinst

I planen er også traseen til Gammelosen (tidligere Havneveien) lagt om. Den nye veien er lagt på vestsiden av jordvollen som strekker seg langs jordvollen som er opparbeidet langs Gammelosen. I prosjektet jobbes det også med etablering av landstrøm, slik at skip som anløper

havna kan skru av motoren helt eller delvis ved landligge, noe som representerer en betydelig miljøgevinst.

Etter planen vil det ta i overkant av to år fra reguleringsplanen er godkjent til anlegget er ferdigstilt, i følge Geir-Ove Sumstad, som håper at planen vil få bred politisk tilslutning.

steinar.larsen@avisa-st.no
452 29 211



Slik skal bygget på Norpark-tomta se ut.

Ferdig neste vår

Utbyggeren vil søke om dispensasjon.

ORKDAL
CATHARINA MORKEN

Arbeidene er i full gang på leilighetsanlegget som kommer på Norpark-tomta på Orkanger. Det er Ruta entreprenør som er utbygger, og i disse dager er den lokale bedriften Conform i gang med betongarbeidene.

Omdisponering

Komplekset skal etter planen bestå av tolv leiligheter. I sokkelen skal det være næringslokale.

Utbyggeren ønsker imidlertid å be om en omdisponering, slik at hele bygget blir bestående av leiligheter. Denne søknaden er ikke behandlet politisk ennå.

Per i dag er seks av de tolv leilighetene solgt, og bygget skal etter planen være innflyttingsklart om et års tid.

Catharina.Morken@avisa-st.no
928 30 284

ORKDAL Råbygda-skillet er stjålet

Kun stanga står igjen ved fylkesvei 710 halvannen kilometer for Råbygda sentrum, når du kjører retning Orkanger. Her skal det egentlig stå et skilt som viser at du kommer til Råbygda.

- Det er ingen grunn til at dette skillet skal være vekk. Det må være tyver, eller hærverk som det også kan kalles, sier Bjørn Erik Storstein i Statens vegvesen.

Årsaken til at skillet er skrudd ned, vites ikke. Men det er lett å tenke seg til at det kan ha bakgrunn i navnedebatten som pågikk i bygda i lenger tid.

- Ja, det er stor sannsynlighet for at det er årsaken, mener Storstein, som forteller at vegvesenet nå Mesta til å bestille et nytt skilt.

- Det bør være på plass om få uker, sier han. Et nytt skilt koster for øvrig 400-500 kroner, pluss arbeid.

Storstein forteller at vegvesenet også tidligere har opplevd at stedsnavn-skilte har forsvunnet fra tronderske veier, blant annet et i Agdenes og i Seterdalen i Meldal.