

Nr. 4 - 2021

Transport og samferdsel

Bergverk og gruvedrift

Superprofitt



Konsernsjefen i LNS, Frode Nilsen mener Rana Gruber er den beste utbytteaksjen i Norge nærmest uansett hvilken børsliste du sammenlikner med. Side 26-27

Flyfraktsuksess



For eksporten til Qatar/Doha anslås en tidsbesparelse på opptil 45 timer ved å fly fra Evenes kontra å ta fisken på bil til Oslo og fly derfra. Det vil si at fisken kan tilbys på markedene i øst nesten to dager ferskere. Side 20-21

"Gamsten"



Investerer fotballmillionene i IT, eiendom og oppdrett. Side 3

Smell for Widerøe



- Usikkerheten vil vedvare enda en stund, konkluderer kommunikasjonssjef Catharina Solli. Side 17

Nordnorske subsidier av samferdselen i sør



I Nasjonal Transportplan (NTP) for perioden 2022-2033 får prosjekter i Nord-Norge 26 av totalt 1.200 milliarder kroner. Altså kun 2,1 %, til tross for 9 % av befolkningsgrunnlaget. Hva mener sentrale nordnorske rikspolitikere om årsakene og virkningene av denne skjevdelingen - som for øvrig har funnet sted i alle år? Side 6-9



**GJØR KREVENDE
OPPDRAG ENKLERE**

GJERDEN

FJELLSIKRING

Vi utfører fjellsikring fra lift & tau:

- Spylereusk
- Steinsprang & isnett
- Ras & fanggjerder
- Tunnelvasking
- Spettrensk
- Fjellbolter & bånd
- Vann & frostsikring
- Sprenging & demolering
- Vegetasjonsrydding
- Wirenett

Ta kontakt om det er noe vi kan gjøre for dere:
www.gjerdn-fjellsikring.no Post@gjerdn-fjellsikring.no Tlf.: 41 56 58 55, Karen Songs v. 49, 3275 Svarstad

Leder

Hvilke nordnorske briller har Støre på seg?

■ Er Nord-Norge et bunnløst kostnadssluk, eller en Sareptas krukke av ressurser? Det kommer helt an på hvem som ser og hva man ser etter. Et viktig spørsmål i disse dager er hvilke nordnorske briller statsminister Jonas Gahr Støre velger å ha på, spesielt når han skal ta nasjonen inn i en fremtid med grønt skifte og mindre oljepenger.

■ Støre skal gjøre det fra en posisjon som mindretallsregjering. Det vil normalt bety at de mest ytterliggående løsningene, les Rødt og MDG, sjelden vil ha flertall der beslutningene tas. Når regjer-

ingen skal forhandle i Stortinget vil det mest sannsynlig være de kjedelige, grå - og fornuftige - kompromissene, meislet ut i sentrum i norsk politikk, som vinner frem.

■ Senterpartiet har de siste årene til sammen skaffet seg større troverdighet i nord. Samtidig er fallhøyden stor. Partiet har gått høyt på banen, og vil bli målt på hva det oppnår i distriktpolitikk, avgifter og samferdsel. Partiet har forhandlet seg frem til to nordnorske statsråder, Sandra Borch (Landbruksminister) og Odd Roger Enoksen (Forvarsminister).

■ Arbeiderpartiets nestleder Bjørnar Skjæran blir fiskeriminister, en jobb som historisk er en nordnorsk favorittøvelse. Det er en uriaspost som stort sett høster bare kjøft fra ei næring som ofte har noe på hjertet.

■ Hva kan vi regne med fra disse tre? Og fra regjeringen Støre?, som har gjort det taktisk smarte trekk å sette Trygve Slagsvold Vedum som finansminister. Å passe på pengesekken gjør de fleste kravstore politikere mer edruelige. Se bare på Siv Jensen og Kristin Halvorsen. Når kompromissene skal gjøres,

vil Nord-Norges argumenter bli hørt – og, hvis vi skal være realistiske, oversett. Sånn sett er det like lite grunn til å tro på dagens politikere som går-dagens.

■ Så glem retorikken og valgkampen. Det er all grunn til å dempe forventningene. Vi får en sentrumsregjering. Som tar over etter en sentrumsregjering. Det er sentrum og sunn fornuft som ruler i norsk politikk. Thorbjørn Jagland prøvde seg med visjonen «Det norske hus» og vi så hvordan det gikk. Derfor er det vanskelig å se noen gode grunner til å vente seg en «ny» Nord-

Norge-politikk. Men skulle den nye regjeringen ha lyst, så er det er nok av viktige saker på den nordnorske dagsorden; utflytting av statlige arbeidsplasser, Nord-Norgebanen, billigere ferger og fly, og bedre veier. Nye flyplasser. Flere kvoter til kystfiskerne. Og så videre.

■ Derfor en liten "note to self" for oss nordlendinger den neste stortingsperioden: Skyhøye krav og lave forventninger. Så får vi heller bli mektig overrasket om søringen Støre har funnet de rette nordnorske brillene.



Innhold

Nr. 4 - 2021

Leder: Hvilke nordnorske briller har Støre på seg?	2	Innhugget i Kvænangsfjellet utført - milliardprosjektet er i gang	22
Gamsten scorer ikke bare på fotballbanen: Investerer fotballmillionene i IT, eiendom og oppdrett	3	Bergverk og gruvedrift	24
Oppsigelse i prøvetiden - kan arbeidstaker sies opp?	5	Mot gjenåpning i 2022	24
Transport og samferdsel		– Over hundre års industrihistorie i Sør-Varanger kan nå bli videreført	25
Nord-Norge får ikke sin andel	6	Superprofitt og børnsfall	26
Vil flytte penger fra sør til nord	8	Har gjort gull av gråstein	28
Aktiviteten i Bø kommune har etter eksplodert etter at omstridt skattevedtak trådte i kraft	10	Bedriftsprofil	
Investerte 300 millioner i nye busser - men så traff korona Norge	12	Et samfunnsansvar å ta inn lærlinger	30
Selger 65 % av livsverket i Heli Team		Prosjekt: Boltås transformatorstasjon	
Torghattens bussvirksomhet selges til globalt oppkjøpsfond	14	Sikrer kraftforsyningen til kampflybasen på Evenes	32
Miniekspress øker i ekspressfart	15	Klar til bruk fra nyttår	33
– Konkurransen har blitt såpass tøff nå at enkelte er vel tøffe når de skal vinne jobbene	16	Prosjekt: Evenes skole og flerbrukshall	
Koronasmell for Widerøe	17	Evenes skole og flerbrukshall til 220 millioner kroner: Et massivt løft	34
Hvordan ser transportsektoren ut om 30 år?	18	– En opptur etter mange utfordrende år	36
Lakseeventyr på Evenes	20	Hurtigrutemuseet vant internasjonal prestisjepris	37
Økte med 7,9 milliarder kroner	21	Innovasjon	
		400 millioner til Nord-Norge	38

Vi siterer

"Har du hundre prosent belegg, tar du ikke godt nok betalt."
- Conrad Nicholson Hilton, grunnleggeren av den internasjonale hotellkjeden Hilton

"Når man ikke kan være noe for andre, får man være noe for seg selv."
- Olliver B. Trist, omreisende selger, medlem Norsk Dusteforbund

Feskern

En rik forretningsmann fra Østlandet va på ferie i Nord-Norge og la merke te en feskern som lå og slappa av på dekket i båten sin, mens han sugde på pipa si.

- Unnskyld meg, men det er fortsatt tidlig, jeg bare lurte på hvorfor du ikke er ute og fisker? sa mannen.
- Fordi æ har gjort dagens fangst, sa feskern.
- Hvorfor går du ikke ut og fanger mer? sporte deinn rike mannen.
- Ka sku æ ha gjort med aill deinn feskern? sporte feskern.
- Du kunne tjent mer penger, svarte forretningsmannen.
- Med de pengene kunne du ha fikset motoren din og gått ut dypere for å fange mer fisk. Da kunne du tjent nok penger til å kjøpe flere og bedre garn. Det ville gjort det mulig for deg å fange mer fisk og mer penger. Før du vet ordet av det så ville du hatt nok penger til å eie to båter, kanskje til og med en hel flåte med båter. Da ville du blitt like rik som meg.
- Ka skulle æ gjort da? sporte feskern.
- Da kunne du virkelig nyte livet, svarte den rike mannen. Feskern flirte og sa, – Å ka faan trur du det e æ gjør akkurat no?

NORD-NORGES
NÆRINGS-
LIVSAVIS

NORDNORSK RAPPORT

ISSN 2535-793X

UTGIVER
REDAKSJON

Utgiver
Nordnorsk Rapport AS

Ansvarlig redaktør
Dag Danielsen

Tlf. 48 42 94 72
dag@nnrapport.no

Journalister
Jonas Ellingsen
Edd Meby
Bjørn Tore Bjørsvik
Bjørn Arne Johansen
Geir Bjørn Nilsen
Alf Fagerheim

ANNONSER
GRAFISK PRODUKSJON

Markedskonsulent
Tom Tornedal
Tlf. 451 97 497
tom@nnrapport.no

Layout / produksjon
AADX Reklame
Tlf. 911 69 930
aase@aadx.no

Trykk
Polaris Trykk, Harstad

ABONNEMENT
ADRESSE

Abonnement
Tlf. 41 49 54 48
abo@nnrapport.no

Årsabonnement
kr 1200,- pr. år

Adresse
Mikael Olsensveg 52,
9022 Krokeldalen

Hjemmeside
www.nnrapport.no

FOTBALLMILLIONÆR: Morten Gamst Pedersen tjente ifølge VG 175 millioner kroner i tiden som fotballproff. Men der andre fotballprofiler har blåst bort pengene på luksusbiler og overdådig livsstil, har Gamsten investert tungt i IT og eiendom. Gamsten ønsker også å starte oppdrettsanlegg i hjembyen Vadsø. Foto: Alta IF

Investeringene gjøres gjennom selskapet Gamst Invest AS, der han eier 80 prosent av aksjene.

Av – Bjørn Arne Johansen

Morten Gamst Pedersen (40) tjente ifølge VG omtrent 175 millioner kroner i løpet av tiden han var utenlands-proff i England og Tyrkia. Og det var som spiller i Premier League-klubben Blackburn at Pedersen startet investerings-selskapet Gamst Invest AS.

Gamst Pedersen eier 80 prosent av selskapet, mens faren Ernst Pedersen og onkelen Olav Werner Pedersen har ti prosent hver. Sistnevnte er også styreleder i selskapet.

Flest aksjer eier Gamst Invest i IT-selskapet Itera ASA. Med sine 2.384.165 aksjer eier Gamst Invest dermed 2,9 prosent av Itera. En aksjepost som med dagens kurs har en verdi på 38 millioner kroner.

Satser på oppdrett

Fotballspilleren har også satset på fiskeoppdrett gjennom selskapet Vardiar AS der Gamst Invest eier 20 prosent. Selskapet fikk i 2018 en avtale om eksklusiv tilgang til fremtidige oppdrettslokalteter med Vardø kommune, men denne skapte uro blant yrkesfiskere, som mente lokalitetene ville forstyrre kongekrabbefisket i området. Dette ifølge Fiskeribladet Fiskaren.

Morten Gamst Pedersen har forståelse for kritikken: – Folk må få lov å ha egne meninger om dette, og de har jeg respekt for. Men vi håper å kunne skape noe i Vardø og forsøke å løfte ting der. Målet er å få skape arbeidsplasser i en region der vi kommer fra selv, sier han til avisa.

Men selskapet var ikke lenge i paradiset. I september 2019

overtok nemlig MDG ordførerklubba i byen. Ironien skal også ha det til at det var Ørjan Jensen, gammelordfører Robert Jensen (Ap) sin bror, som ble ny ordfører. Og noe av det første Jensen gjorde som ordfører var å fastslå at det ikke skulle bli etablert åpne oppdrettsanlegg i Vardø kommune.

– Velgerne stemte fram partiet med dette synspunktet med over 50 prosent av stemmene. Selvfølgelig er ikke oppdrett i åpne anlegg aktuelt i perioden, kunne han fastslå overfor Fiskeribladet.

Gamsten scorer ikke bare på fotballbanen: Investerer fotballmillionene i IT, eiendom og oppdrett

Milliardinvestering

Men Vardiar og Morten Gamst Pedersen hadde ennå ikke gitt opp planene. Sommeren etter prøvde han seg i hjembyen Vadsø. Hit ankom han i helikopter for å overbevise formannskapet i kommunen om å la dem etablere oppdrettsanlegg.

– Jeg syns det er veldig viktig å vise hvem vi er. Nå er ikke alle til stede. Men vi er en solid gruppe. Vi er ikke bare en investeringsgruppe med tilfeldige mennesker. Vi er venner også utenfor dette. Det er solide folk med tung bakgrunn i næringslivet fra før av. Det er morsomt å kunne spille på flere strenger. Så er det artig at alle kommer fra Nord-Norge. Jeg vil kalle det en lokal forankring i det store Norge. Men tar man det området her, så er man helt i smørøyet også, sa han til iFinnmark.



Vardiar AS regner med å måtte ut med om lag én milliard kroner når oppdrettsanlegget skal bygges opp fra bunn.

– Vi har meldt oss opp til en auksjon som skal være i august, så får vi håpe ting går i orden der og at vi får kjøpt biomasse. Dette er en investering på lang sikt. Det er som når du bygger hus. Du betaler ikke huset på forhånd. Vi skal bygge oss sakte, men sikkert opp over tid, sier Gamst Pedersen til avisen.

Eiendommer

Men fotballspilleren har også plassert mye penger i eiendom. I fjor solgte han blant annet en 122 kvadratmeter stor leilighet på Solsiden i Trondheim til 16,5 millioner kroner. Adresseavisen kunne da melde at det var det den høyeste kvadratmeterprisen i Trondheim noensinne.

Pedersen kjøpte også en topp-leilighet på 160 kvadratmeter i Tromsø til 11,5 millioner i fjor. Tidligere har han kjøpt en leilighet på 185 kvadratmeter på Tjuvholmen i Oslo for 18 millioner kroner i 2010, og har også en leilighet i Tromsø som han betalte cirka 3,2 millioner kroner for i 2004.

Gamst Invest eier også halvparten av aksjene i eiendoms-selskapet Tuesday AS. Dette selskapet ble startet opp i 2019 og eier tomter, bygninger og annen fast eiendom til en verdi av 12,72 millioner kroner, ifølge regnskapstallene. ➡

Alt innen transport:

- Kjøring
- Spesialtransport

RUSTAD
TRANSPORT A/S
Bjerkvik
Tlf. 76 96 38 80

Bjerkvik
Tlf. 76 96 38 80
www.rustad-transport.no



Kompetanse på havet. Alltid parat!

SEAWORKS er et moderne og fremtidsrettet nordnorsk rederi som med sine 11 skip har hele Nord-Europa som marked. Våre kvaliteter er basert på kompetente fagfolk, erfaring og høy grad av løsningsorientering. Vi er markedsleder på bulkfrakt (sand, grus, asfalt) i Nord-Norge og i de senere år har vi sjø satt to moderne bulkbåter til en samlet verdi av 130 millioner kroner.

Vi leverer og installerer også sjøkabel fra de ledende kabelleverandørene i Europa og sammen med våre samarbeidspartnere er vi en markedsledende leverandør og installatør av sjøkabel i Norge.

www.seaworks.no



SEAWORKS

Oppsigelse i prøvetiden - kan arbeidstaker sies opp?

Prøvetiden er arbeidsgivers og arbeidstakers mulighet til å prøve ut om arbeidsforholdet passer for dem begge. Men kan det avsluttes underveis?

Av – Bjørn Arne Johansen

Arbeidstaker har vern mot oppsigelse i prøvetiden, om noe svakere enn hos fast ansatte. Men selv om terskelen for oppsigelse er noe lavere enn vanlig, er det derimot ikke fritt frem for arbeidsgiver.

En oppsigelse må begrunnes i at arbeidstaker ikke har klart å tilpasse seg arbeidet personen er ansatt for å utføre, mangler nødvendig faglig dyktighet eller er upålitelig. Dersom oppsigelsen er begrunnet i andre forhold, må den oppfylle de vanlige saklighetskravene i arbeidsmiljøloven.

Under prøveperioden har arbeidsgiver aktivitetsplikt. Det vil si at arbeidsgiver må sørge for at den ansatte har fått nødvendige instruksjoner, veiledning og opplæring. Arbeidsgiver må kunne dokumentere dette. Det må også kunne dokumenteres at arbeidstaker har fått reell mulighet til å vise at man kan utføre arbeidet.

Arbeidsgiver må også kunne vise til hvilke forventninger bedriften hadde i utgangspunktet og hva som faktisk viser seg å være tilfellet. Hvis arbeidsgiver ikke kan dokumentere tilstrekkelig oppfølging vil som

regel ikke en oppsigelse i prøvetiden være gyldig.

Er advarsel nødvendig?

Det finnes ikke noe krav om formell advarsel for å kunne gå til oppsigelse i prøvetiden. Noe det heller ikke er for ansatte utenfor prøvetid. Arbeidstaker kan innkalles til drøftelsesmøte etter arbeidsmiljøloven og sies opp uten å ha mottatt verken muntlig eller skriftlig advarsel på forhånd.

Men en skriftlig advarsel om at man er misfornøyd med utførelsen av jobben vil likevel være hensiktsmessig for arbeidsgiver. Enten tar arbeidstaker advarselen til etterretning og retter opp forholdet arbeidsgiver har påpekt, eller så kan det dokumenteres at arbeidstaker har fått mulighet til å innrette seg før man går til oppsigelse.

Advarselen bør beskrive hva som er årsaken til advarselen, hvilke forventninger arbeidsgiver har til den ansatte, samt hvilke konsekvenser det kan få hvis den ansatte ikke endrer på forholdet.

Tidsfrister

Dersom arbeidsgiver går til oppsigelse av en ansatt i prøvetiden, er det samme fremgangsmåte som ved ordinære oppsigelsesaker som må følges.

For at de særskilte reglene om oppsigelse i prøvetid skal komme til anvendelse, må oppsigelsen være mottatt innen prøvetidens utløp. Blir den først mottatt etter at prøvetiden er utløpt, gjelder de vanlige oppsigelsesreglene.

Prøvetiden skal være skriftlig avtalt i arbeidsavtalen og kan ikke vare lengre enn seks måneder. Men det er mulig å på forhånd skriftlig avtale forlengelse av prøvetiden ved fravær som ikke skyldes arbeidsgiver. Eksempelvis ved ferie, sykdom eller permisjon under prøvetiden. Ved forlengelse av prøvetiden må arbeidstaker varsles skriftlig.

Det må innkalles til et drøftelsesmøte med arbeidstaker før oppsigelse beslutes, og oppsigelsen må være skriftlig og formiktig etter reglene som gjelder i arbeidsmiljøloven.

Oppsigelsestiden i prøvetid er i følge arbeidsmiljøloven 14 dager, men det er mulig å avtale både kortere og lengre oppsigelsesfrist.

Domstolene er ofte forsiktige med å overprøve arbeidsgivers skjønnsmessige vurdering om begrunnelsen for oppsigelsen anses for å være relevant og bevist. I saker



Photo by Yawer Waani on Unsplash

om prøvetid legges det vesentlig vekt på arbeidsgivers egne vurderinger. Nettopp fordi prøvetiden skal gi arbeidsgiver mulighet til å foreta egne vurderinger av arbeidstakers faglig dyktighet og fungering i stillingen.

Kilder: codex.no, arbeidmiljøloven.com, arbeidsrettsadvokater.no, virke.no

I forarbeidene til arbeidsmiljøloven kan vi lese følgende om avveining mellom arbeidstakers behov for vern, kontra arbeidsgivers behov for å unngå feilansettelser:

«Etter departementets syn er det svært viktig at prøvetidsreglene utformes slik at arbeidsgiver tør å ta sjansen på å tilsette en arbeidstaker som det er noe usikkert om kan utføre arbeidet tilfredsstillende. En mer reell prøvetid vil bl.a kunne redusere misbruket av midlertidig tilsetning og kunne gi unge arbeidstakere en lettere inngang på arbeidsmarkedet.

Arbeidsgiver kan ikke forvente noen idealytelse fra arbeidstaker i prøvetiden, men må kunne kreve at arbeidsytelsen ligger på et gjennomsnittlig nivå. I stillinger med høye kvalifikasjonskrav, må arbeidsgiver kunne forvente en raskere tilpasning til arbeidet enn ellers. Dersom noen sider ved arbeidet er særlig viktige, må det kunne stilles større krav til ytelsen på dette området enn andre områder. F. eks er det spesielt viktig at en selger eller kelner takler kundebehandlingen, at en utreder har god skriftlig fremstillingsevne, at en som arbeider i team har gode samarbeidsevner, at en kokk er hygienisk osv.»

Kilde: Ot.prp. nr. 50 (1993-1994)

FAS
Fundamentering AS

SPUNT OG PEL PÅ SJØ OG LAND I HELE NORGE

Borede peler Forankring

Rammede peler Spunting

Finn ut mer på www.fas.no

Miljølyttørn StartBANK NORDBANK

Nord-Norge får ikke sin andel

Så lenge samfunnsregnskapene teller hoder, ikke verdiskaping, vil Nord-Norge tape i kampen om pengene som skal gå til samferdsel, enten det er veier, havner, tog eller flyplasser.

Av – Edd Meby

I perioden 2008-2018 har veksten i verdiskaping pr innbygger i Nord-Norge vært dobbelt så høy som i resten av landet. Mens landsdelen har ca 9% av befolkningen, ligger den nordnorske andelen av Nasjonal Transportplan (NTP) på 2-3%. I NTP 2022-2033 får prosjekter i Nord-Norge 26 av 1.200 milliarder kroner.

Bør telle «torskhau»

Storingsrepresentant Torgeir Knag Fylkesnes (SV) mener Nord-Norge aldri har fått sin relative andel av penger til

samferdsel. Han setter det på spissen:

- Så lenge man teller hoder, ikke «torskhau», vil Nord-Norge være en samferdselstaper. Da vil Oslo ha vakuumbog lenge før Tromsø får Thomas-tog. Det er et paradoks at regjeringen Solberg på den ene siden har satt opp drømmer og visjoner om en norsk satsing på ressursene i havet, og på den andre siden bidrar så lite til den infrastrukturen som skal til for å gjennomføre denne satsingen – som alle partier forøvrig er enige i.

Må ta en ny rolle

Så er spørsmålet om nordnorske politikere opp gjennom historien har gjort en for dårlig jobb med å påvirke vekslende regjeringer. De har jobbet i oppoverbakke. Krav fra nord er ofte blitt fremstilt som syting, mener Fylkesnes. - Den politiske kjøttvekta ligger ikke i nord, og det er psykologisk til å forstå at det satses mest der makta er. Det er derfor jeg er opptatt av at Nord-Norge må innta en ny rolle. Norge trenger Nord-Norge i det grønne skiftet.



Vi i nord må bli flinkere å bygge allianser mellom politikere og næringsliv, slik at vi unngår å bli spilt ut mot hverandre. Og så kan vi med fordel legge bort litt misunnelse og lokaliseringkamp, sier Storingsrepresentant og nestleder i SV, Torgeir Knag Fylkesnes. Foto: SV

Vi i nord må bli flinkere å bygge allianser mellom politikere og næringsliv, slik at vi unngår å bli spilt ut mot hverandre. Og så kan vi med fordel legge bort litt misunnelse og lokaliseringkamp. Se på Nord-Sverige, og lær. Avfolkningen der er mye større enn i Nord-Norge, men industrien i Nord-Sverige gir økonomisk og

politisk tyngde, og den bruker de til å ta på seg en viktig rolle. Det må også Nord-Norge gjøre, sier sier Fylkesnes, som selv får

muligheten til å påvirke dette i sin nye rolle som leder av SVs nyetablerte forhandlingsutvalg i Stortinget.

Vår visjon:
VI SKAPER VERDIFULLE RELASJONER

Vårt mål:
Kirkenes lufthavn ønsker å bidra til at Kirkenes utvikler seg til å bli et transportsenter for Barents-regionen.

Sammen med våre samarbeidspartnere tilbyr vi:

- Direkteflyginger til Tromsø og Oslo
- Regionale flyforbindelser innen Finnmark
- Daglig bussforbindelse med Murmansk
- Automatisk parkeringsanlegg for 300 biler, trådløst datanettverk, kafeteria, møterom, lagerkapasitet og gode muligheter for reklame/profilering

Foto: Bernt Nilsen

Kirkenes lufthavn «Barentsporten»

Tlf: 670 35 320 - Fax: 670 35 360 • Kirkenes lufthavn, 9912 Hesseng • www.avinor.no

FAKTA

De 1.200 transportmilliardene i NTP 2022-2033 er fordelt slik:

- 520 milliarder til riksveier
- 52 milliarder i tilskudd til fylkesveier
- 393 milliarder til jernbane
- 33 milliarder til kystforvaltning
- 80 milliarder til bytiltak
- 5 milliarder til lufthavner
- 3 milliarder til satsinger på tvers av transportsektorene



- Verdiskapingen i nord ikke er nok verdsatt. Vi blir sett på som et sted der ressursene hentes opp av havet og sendes fra oss, sier Geir Adelsten Iversen i Finnmark Senterparti. Foto: Stortinget

Mangler kunnskap

- En viktig årsak til den skjeve fordelingen er at nordnorske politikere har ikke vært flinke nok til å stå sammen om samferdselsprosjekter, mener Senterpartiets Geir Adelsten Iversen, og peker samtidig på det han hevder er en annen grunn;

- Etter min oppfatning er det manglende kunnskap om Nord-Norge sørpå. Beslutningstakere sør for Trondheim vet ikke nok om hvordan det er her i Finnmark når været er dårlig og veiene blir stengt, mens trailere står fulle av fisk som skal til markedene i Europa. Verdiskapingen i nord ikke er nok verdsatt. Vi blir sett på som et sted der ressursene hentes opp av havet og sendes fra oss, sier Adelsten Iversen.

Rystet over Solberg

Fiskeriminister og nestleder i Arbeiderpartiet, Bjørnar Skjæran er enig i at beslutningstakerne alt for lenge har sett seg blinde på det såkalte samfunnsregnskapet i store samferdselsprosjekter.

Altså; argumentet om at det må brukes mest penger der det bor mest folk. På den måten skal

staten få mest igjen for hver investerte krone.

- Jeg gjør meg en observasjon, og det er at det stadig påstås at samferdselsprosjekter nordpå må være såkalt samfunnsøkonomiske lønnsomme. Men da regner de bare antall biler som kjører på veien og ikke antallet laks som skal nå Europa eller hvor stor verdiskaping man får. Det preget kanskje regjeringen Solberg sitt syn på samferdsel i nord, og jeg blir rystet når de sier de vil legge enda større vekt på disse analysene.

PS! Ifølge en rapport fra analysebyrået Menon Economics, vil samferdselsprosjektene E10 over Bjørnfjell i Narvik og E6 over Sennalandet i Troms og Finnmark gå fra å være svært ulønnsomme til lønnsomme samfunnsøkonomisk - hvis man investerte mer i veier slik at det ble mindre forsinket sjømat.



Nestleder i AP Bjørnar Skjæran: - Er enig i at beslutningstakerne alt for lenge har sett seg blinde på det såkalte samfunnsregnskapet i store samferdselsprosjekter. Altså; argumentet om at det må brukes mest penger der det bor mest folk. Foto: Bernt Sønvisen

► Beslutningstakere sør for Trondheim vet ikke nok om hvordan det er her i Finnmark når været er dårlig og veiene blir stengt, mens trailere står fulle av fisk som skal til markedene i Europa.



Borregaard



TA VARE PÅ FINSTOFFET I
VEGDEKKET MED **DUSTEX**,
NATURENS EGET
STØVBINDEMIDDEL

Les mer på Dustex.no
Kontakt oss på dustex@borregaard.com



Vil flytte penger fra sør til nord



- Vi får bruke mer av oljefondet for å gi mer til distriktene. Det føles ikke akkurat som et sjansespill å garantere en bedre NTP med en ny regjering, sier stortingsrepresentant Geir Adelsten Iversen (Senterpartiet). Foto: Edd Meby

Mindre til nye motorveier på Østlandet og mer til asfalt og havner i nord. Det er beskjeden fra SV til den nye regjeringen.

Av – Edd Meby

Når partier skal forhandle seg frem til en felles politisk plattform får de ofte gjennomslag for noen hjertesaker, mens de må ofre andre. Nordnorsk Rapport har snakket med tre sentrale nordnorske politikere som i hvert sitt parti får muligheten til å påvirke hvordan Nasjonal Transportplan (NTP) skal se ut.

Regjeringen Solberg har lagt frem sine forslag for planperioden, med prioriteringer som både Senterpartiets Geir Adelsten Iversen, SVs Torgeir Knag Fylkesnes og Arbeiderpartiets Bjørnar Skjæran har sine meninger om.

Mindre sørpå

Fylkesnes er sterk og klar på at SV har som ambisjon å legge 24 ekstra milliarder inn i NTP,

12 milliarder til forskjellige prosjekter og 12 milliarder til rassikring. Han bruker dette eksemplet:

- Tromsø er en av Norges største fiskerikommuner og på veien ut til fiskeværer Tromvika er det 10 rasutsatte punkter. Sånne veier truer næringslivet i utkantene. Rassikring er å satse på næringslivet. Vi har alt for mange hullerte og farlige veier i nord.

- Men hva vil SV prioritere ned?

- Vi er klare over at vi ikke kan satse på alt samtidig. Derfor vil vi prioritere å gjøre noe, og gjøre det skikkelig. Da ønsker vi ikke bygge nye og dyre veier rundt de store byene på Østlandet, der tog, buss og annen god offentlig transport går parallelt med motorveiene.

Etterslep

Arbeiderpartiet vil ha en ambisiøs og ansvarlig Nasjonal transportplan som skal bidra til mer klimavennlig transport og arbeidsplasser over hele landet.

- Det er bra at regjeringen har kommet på bedre tanker. Etter at regjeringen i forrige runde ikke klarte å prioritere ett eneste

prosjekt i nord i første periode skulle det bare mangle at det kom noen prosjekter i denne perioden, sier Arbeiderpartiets Bjørnar Skjæran.

- Hvordan vil du beskrive samferdselssituasjonen i Nordland?

- Den første store utfordringen er vedlikeholdsetterslepet på fylkesveg. Å få eksportproduktene effektivt fram fra kyst til marked er en avgjørende strategi. Da må vi satse på fylkesvegene. Den andre utfordringen har vært en regjering som knapt har bidratt når ferjene og hurtigbåtene skal over på null- og lavutslippsteknologi. Da Nordland elektrifiserte tre ferjesamband ga ENOVA 50 millioner i støtte, men regningen var på 163 millioner. Derfor er vårt løfte om halverte ferjepriser så viktig.

Skal ha tog

For SV er det ingen tvil om eierskapet til Nord-Norgebanen.

- Det er vi som har drevet denne saken frem, og har sørget for et gjennombrudd da Stortinget gjorde et prinsippvedtak om at banen skal bygges, sier Fylkesnes.



Skal vi bruke mer penger i Nord-Norge, må vi bruke mindre i sør, sier stortingsrepresentant Torgeir Knag Fylkesnes. Foto: SV

Veiteknisk Institutt tilbyr rådgivning om alt innen vei. Vi bistår kommuner, byggherrer og entreprenører med kvalitetskontroll og dokumentasjon.

KONTAKT OSS FØR BUDSJETTET SPREKKER

- KONTRAKTER • RÅDGIVNING
- SERTIFISERING • LABORATORIE
- TILSTANDSMÅLING • MILJØMÅLINGER
- KONTROLL • 360-FOTO AV VEINETT
- VARMEFOTOGRAFERING • VEISKOLEN

VEITEKNISK INSTITUTT
TEKNOLOGI • INFRASTRUKTUR • MILJØ

Vil du vite mer om våre tjenester og medlemsfordeler? Ta kontakt eller les mer på veiteknisk.no



Trafikk i Lofoten. Høyt trafik-kerte, livsfarlige veistrekninger i nord med smale og hullede fylkes- og kommuneveier uten fortau, er ofte regelen og ikke unntaket. Foto: Edd Meby

SV og Sp fremmet der et forslag om at regjeringen bes sette i gang en uavhengig konseptvalgutredning – der realisering legges til grunn, et forslag som fikk flertall.

Fylkesnes tolker det som at Stortinget dermed har forpliktet seg til at banen skal realiseres.

- Nord-Norge-banen er fundamentalt viktig. I fremtiden vil vi se avgifter på transport som ikke gir nullutslipp eller er lavenergi.

Nord-Norge-banen er svaret, og det skal SV sørge for at en ny regjering innfrir.

Skyhøye flypriser

Det er betimelig at Nordnorsk Rapport gjør intervjuet med stortingsrepresentant Geir Adelsen Iversen (Senterpartiet) mens han kjører gjennom Finnmark. Som tidligere ordfører i Hasvik har han kjent veistandarden på kroppen.

- Mens stortingsflertallet har prioritert firefeltsveier på Østlandet, kjører vi på hullede, smale og rasfarlige veier her i nord. Fiskerihavner gror igjen. Og når det settes inn nye gassferger i Hasvik-sambandet, er kvaliteten så dårlig at ferga ligger like mye i ro på ei uke med dårlig vær, som den gamle gjorde på 10 år. Politikere i Frp og andre partier

blir litt sure når jeg utfordrer dem på sånne problemstillinger, og da har jeg ikke engang nevnt de skyhøye prisene med Widerøe, som vi i Senterpartiet vil halvere. Vi får bruke mer av oljefondet for å gi mer til distriktene. Det føles ikke akkurat som et sjansespill å garantere en bedre NTP med en ny regjering, sier stortingsrepresentanten.

Hva vil så en ny regjering gjøre med NTP hvis Arbeiderpartiet får bestemme?

- Vi vil blant annet dele opp store kontrakter, slik at lokale og regionale entreprenører kan

delta i konkurransen. Samferdselspolitikk må også være næringspolitikk, mener Bjørnar Skjæran.

- Er dere enig med SV og Senterpartiet om prioriteringene i NTP for Nord-Norge?

- Vi er selvsagt ikke 100 % enige, men det er stor grad av enighet. Vi har styrt sammen før, og det kommer til å gå riktig bra. Vi må sørge for å få på plass bevilgninger tidlig, for eksempel til Ny by – ny flyplass i Bodø. Det er viktig for hele Nordland.

Slik vil Arbeiderpartiet prioritere

- Vi er bekymret for reduksjonen i jernbaneinvesteringene og de små bevilgningene til skredsikring. Trygghet på veiene er avgjørende. Måten havner og kystformål er nedprioritert av denne regjeringen er en katastrofe. Knapt 3% av NTP går til tiltak langs kysten. For Nord-Norge, som lever av verdiskaping, er dette

svært alvorlig, sier Bjørnar Skjæran, som vil prioritere opp disse tiltakene i NTP:

Fylkesveier: + 2,4 mrd.
Fiskerihavner: + 1,8 mrd.
Jernbane: + 2 mrd.
Byvekstavtaler/ kollektivtrafikk: + 3 mrd.
Rassikring: + 3 mrd.
Riksveier: + 2,8 mrd.

SPAR KOSTNADER PÅ Å VELGE LOKALT

Helltrans er et av Norges største helikopterselskaper og eneste riksdekkende. Vi er spesialisert innen konstruksjons- og vedlikeholdsoppdrag for kraftutbygging og annen tung industri samt en rekke tjenester for næringslivet, det offentlige og private kunder. Helltrans har baser på Kjeller, Sauda, Værnes, Mo i Rana, Narvik, Tromsø og Alta. Ta kontakt i dag for et godt tilbud

Telefon: +47 483 13 000 - E post: ordre@helltrans.no - www.helltrans.no

HELITRANS Vi løfter hele Norge Ring 483 13 000



BRIDGING THE WORLD

NRS AS is a worldwide leading supplier, rich in experience and pioneer in highly specialized and advanced construction equipment for bridges and modern techniques of construction.

Our services range from the design and supply of specialised bridge building equipment, such as Form Travellers and Movable Scaffolding System to cast-in-situ bridges (for balanced cantilever and full span), to the much larger scale full span precast method. Our services also include, technical assistance and construction management on site, which covers all associated assembly commissioning, operation and maintenance of the equipment to the overall design, construction and Management of the total bridge project.



Minnevika Bridge

On the Trysfjord bridge we have delivered the following:
BRIDGEBUILDER (OH-BB FT), PIER HEAD FORM-WORKS and **OPERATION TEAM.**

Tel: + 47 675 22 650
 Email: nrs@nrsas.com

NRSAS.COM

► **Rassikring er å satse på næringslivet. Vi har alt for mange hullede og farlige veier i nord.**

Aktiviteten i Bø kommune har etter at omstridt skattevedtak

Sture Pedersen ble landskjent da han som ordfører i Bø kommune skrudde ned formueskatten i kommunen for å tiltrekke seg kapitalsterke investorer. Han er ikke fremmed for å gjøre lignende vedtak allerede denne høsten.

Av – Bjørn Arne Johansen

I desember 2019 vedtok et overveldende flertall i Bø kommunestyre å kutte den kommunale formuesskatten fra 0,7 til 0,2 prosent. Grepet ble gjort for å motvirke fraflyttingen i kommunen ved å legge til rette for næringslivet og skape nye arbeidsplasser.

– Vi har lenge mangla kapital til nye investeringer og nye arbeidsplasser. Så da gjorde vi vedtaket for å se om det kunne ha betydning, forklarer Pedersen.

Kapitalsterke folk som Bjørn Dæhli har latt seg lokke. I 2020 kjøpte skikongen med 500 millioner kroner i formue et lite hus og meldte flytting til Bø. Det sparer han cirka 2,5 millioner kroner i året på i formuesskatt. Også Erik Harlaugseter, Wiggo Erichsen og Benn Eidissen, alle med en formue på pluss-minus 300 millioner kroner, har gjort det samme.

Den virkelige storfisken ble landet da investor Kristian Adolfsen, til stormende applaus i Bøhallen, meldte at han ville flytte hjem. Ifølge Kapital er han god for 2,8 milliarder kroner og vil anslagsvis spare rundt 10 millioner kroner i formuesskatt på flyttingen. Adolfsen Group om-satte i 2019 for omtrent 15 milliarder kroner og har 24.000 ansatte.

Ifølge ordføreren i Bø har et tyvetalls nordmenn med det han kaller «sterk kapitalbase» valgt å melde flytting til den lille kommunen ytterst ute på Langøya i Nordland.

– Vi har fått inn kapital til bygda vår. Disse investorene sitter på omtrent fem milliarder kroner. Så vil vi sammen med dem og gründere skape næringslivsprosjekter som skal ende i arbeidsplasser. Det er det som er målet. Folketallet må stabiliseres først og deretter økes. Det er ikke bærekraftig ellers. Verken i denne eller i andre kommuner, sier Pedersen.

Femdoblet aktivitet

Skattevedtaket ble effektivt samtidig som nyttårsrakettene dalte ned mot jorden igjen etter sin korte ferd mot himmelen i år. Ni måneder senere ser Pedersen at vedtaket allerede hatt effekt.

– Vi har merka det på større aktivitet, spesielt på saker til behandling hos teknisk etat. Vanligvis har vi behandlet 50-60 saker i året. I år har vi så langt runda 250. Det er alt fra vanlige byggesaker, husbygging, reiselivsanlegg, samt kontorbygg til nye bedrifter som skal inn. Det er der vi har merka trøkket først, forklarer Pedersen.

Og der man tre år tidligere ikke hadde ett eneste nytt boligbygg til behandling, vil det i år starte opp nærmere 40 nye bygg/leiligheter, forteller han.

Også det eksisterende næringslivet har begynt å merke effekten. Det har rett og slett blitt flere jobber og det har blitt lettere å rekruttere folk.

– Flere reiselivsbedrifter har kommet på plass, og det er andre bedrifter som vokser. De påstår det er lettere å få tak i folk. Vi er blitt bedre kjent, sier Pedersen.

Det jobbes også med å få på plass en ny rusklinikk, en hjerteklinikk, samt en nasjonal base for internettsalg.

– Best resultatet vi ser på kort sikt er innen reiselivsanlegg. Vi har Ringstad Resort som har rundt 20 ansatte. Det er flere på

tegnebrettet, men vi regner med at vi ser resultater først om pluss minus 3 år, forklarer ordføreren.

18 av 19 stemte for

Da formuesskatten var til behandling i kommunestyret stemte 18 av 19 representanter for forslaget fra Pedersens parti Høyre. Det eneste partiet som stemte i mot var SV. Også nasjonalt har SV vært kritisk til Bøs nyvinning og har uttalt at de vil sette en stopper for at nye kommuner skal kunne gjøre lignende vedtak i fremtiden.

Ordføreren i Bø tar den trusselen med knusende ro:

– Jeg tenker ikke spesielt mye på det.

Jeg registrerer at SV har sagt det. Men jeg synes det er en dårlig tanke. For meg er dette distriktpolitikk. Da bør dem hoste opp noe annet for at man skal kunne lykkes tilsvarende, og det ser jeg ikke de har kommet med.

For i bunn og grunn handler ikke dette om skattepolitikk, men om distrikts- og næringslivspolitik, påpeker han.

– Er det meningen at vi skal ha bosetting i hele landet, må man finne opp en distriktpolitikk som fungerer. Vi har blant annet pekt på dette tiltaket, men i bunnen ligger satsingen på det private næringsliv. Vi har ikke ropt på staten, men på privat næringsliv, fastslår Pedersen.

NORGES STØRSTE LEVERANDØR AV
**VARSELLYS
ARBEIDSLYS
EKSTRALYS**

VERNE | www.verne.no
telefon: 22 90 76 00

KJØPESENTER FOR TRANSPORTLØSNINGER
www.meyership.no

eksplodert trådte i kraft



ORDFØREREN SER AT VEDTAKET ALLEREDE HAR HATT EFFEKT: – Vi har merka det på større aktivitet, spesielt på saker til behandling hos teknisk etat. Vanligvis har vi behandlet 50-60 saker i året. I år har vi så langt runda 250. Det er alt fra vanlige byggesaker, husbygging, reiselivsanlegg, samt kontorbygg til nye bedrifter som skal inn. Det er der vi har merka trøkket først. Foto: Bø kommune

Nye vedtak til høsten?

Og ordføreren i Bø er heller ikke fremmed for å utvide tilbudet.

– Til høsten skal vi se på andre økonomiske tiltak for å være mer offensiv for å trekke spesielt flere unge folk til Bø. Jeg er overbevist om at distriktpolitikk blant annet blir å handle om skatt, sier Pedersen. For lavere skatt er absolutt ikke ukjent som distriktpolitisk virkemiddel i Norge, mener Pedersen.

– Svalbard er kanskje det aller beste eksempelet på at man bruker skatt som virkemiddel. Og så lenge jeg har vært ordfører så har distriktene ropt på kapital for å investere. Å da satse på næringslivet gjennom å senke formuesskatten mener jeg er et meget godt tiltak, konkluderer han. At tiltaket koster kommunen penger er heller ikke et motargument, mener han:

– All distriktpolitikk koster noe. Og det vil det fortsatt gjøre.

Hvor mye Bø eventuelt har tjent eller tapt på skattevedtaket vil man uansett ikke se før neste høst.

– Det vi måler det på er innbyggertall. Og der har vi økt. Men skatteregningen for 2021 gjøres opp høsten 2022, sier Pedersen.

Bø hadde 2. kvartal i år 2.596 innbyggere. En vekst på 20 personer sammenlignet med utgangen av 2020. Dette ifølge tall fra SSB.

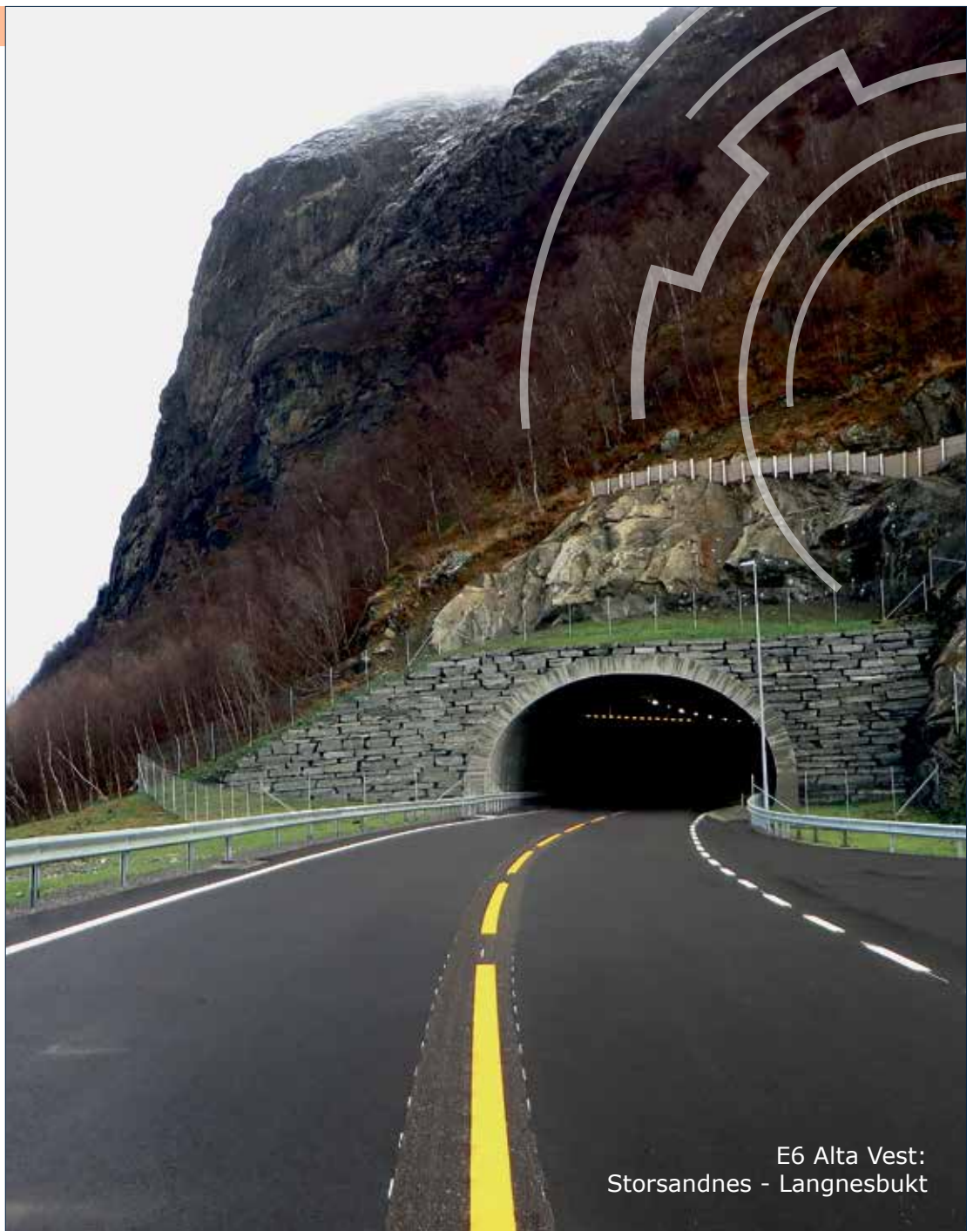
Ordføreren ser gjerne at flere kommuner gjør samme vedtak som Bø.

– Om dette brer om seg vil jo Bø miste «konkurransfortrinnet»?

– Neida. Om alle flytter til Bø, hadde vi ikke klart å brukt all den kapitalen. Nå har det flyttet omtrent 20 med en ganske god kapitalbase. Målet vårt var at det skulle flytte fire-fem. Det er mange å ta av. Vi kan jo starte med å få alle som har flyttet til utlandet tilbake til Norge, sier Pedersen.

– Da ville kanskje den store gullfisken vært John Fredriksen?

– Ja, hvorfor ikke? Da må man legge til rette for en skattepolitikk slik at man får det til. I stedet for å se på hva de sparer i skatt må man fremheve alle disse karene. Prøve å se bak tallene. Se hva de har skapt av arbeidsplasser. Og Fredriksen er et godt eksempel på det, fastslår ordfører Sture Pedersen.



E6 Alta Vest:
Storsandnes - Langnesbukta

Hele Nord-Norges tunnel- og gruve- entreprenør

Vi i LNS leverer komplett entreprenørskap innen tunnel og gruvedrift med fokus på god fagkunnskap, nytenking, grønne løsninger og kvalitet.

Vår kompetanse inkluderer tunneler innen vei, jernbane og krafteverksutbygging samt gruvedrift, masseflytting, betongkonstruksjoner, fjellhaller og bergrom.

Les mer på lns.no





Investerte 300 millioner i nye busser - men så traff korona Norge

OMSETNINGSVIKT: I 2019 så verden lys ut for Nordlandsbuss. De hadde nettopp fått tilbake anbud Salten, og investerte 300 millioner i flunkende nye busser, blant annet 31 elektriske, som skulle stå klar til. Men så kom torsdag 12. mars og ødela festen. Foto: Nordlandsbuss

millioner kroner. Det var først og fremst to ting som gjorde seg gjeldende her, kan Moe forklare.

– Da hadde vi ikke anbud Salten, og vi fikk en betydelig reduksjon i aktiviteten på en rekke buss-tjenester, og da først og fremst turbuss. Den fylkeskommunale kontrakten ble drifta som før, men inntektssvikten der var ikke utslagsgivende, forteller Moe, og sier videre:

– Da vi mistet anbud Salten posisjonerte vi oss bedre i turmarkedet og det var 2020 som skulle være året for det.

Og etter den store investeringen i nye busser ble selskapet nå sittende igjen med en rekke gamle busser som det var umulig å få solgt. Da måtte selskapet ta tap på verdien av de gamle bussene.

– Vi hadde mange brukte busser for salg i et marked som forsvant over natten da koronaen kom, fastslår han.

Men etter regn kommer det som regel sol. De gamle bussene er nå solgt unna, de nye kjører nå som normalt, mens turbussmarkedet er på vei tilbake til gamle høyder.

– Vi ser lyst på fremtiden. Det gjør vi absolutt. Vi har kommet godt i gang med anbud Salten, og markedet har respondert positivt på at korona går mot slutten.

Til neste år skal Nordlandsbuss inn i et flunkende nytt bussdepot som skal inneholde nytt administrasjonsbygg, verkstedhall, vaskehall, samt depotlading for el-bussene.

Moe regner med at omsetningen igjen vil nå gamle høyder i år.

– Vi startet anbud Salten 1. juli, så der får vi en halvårseffekt i 2021. Vi vil nok se den omsetningen vi hadde før og vel så det, fastslår Fredrik Moe avslutningsvis.

Rutebiltransport utenfor by						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
TORGHATTEN BUSS AS		116 727		2 030		6,1
NORLANDSBUSS AS	102 239	250 648	-9 751	2 751	-13,1	4,5
FURULY TURBUSS AS	14 922	16 417	795	689	9,4	10,5
EVENES BUSS AS		12 519		-955		-8,5
TORBJØRN JOHANSEN BUSSE AS	6 370	7 258	771	1 748	22,6	58,6
LYNGEN BUSS AS	3 026	4 511	-91	-84	-1,4	-1,6
NILS BUENG AS	1 048	1 185	190	291	26,1	53,3
PER A HERMANSEN BUSSTRANSPORT		623		-141		-9,2
VATNERUTA AS	413	569	109	182	15,7	29,7
DYRØYA BILRUTER AS	339	1 155	-126	206	-18,1	26,9

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

Turbil						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
BUSSRING AS		98 872		865		4,0
STEIN SØRENSEN PERSONTRANSPORT DIN TAXI AS	58 542	65 674	-2 114	967	-8,6	5,1
ERIKSEN BUSS & MASKIN IN VIA AS	18 229	15 711	-1 547	1 043	-28,8	24,9
POLAR TOURS AS	12 999	25 402	-2 896	539	-14,4	5,8
HTS MOSJØEN AS		11 420		1 400		28,7
FIR-KLØVER AS		9 862		838		13,1
HELGELAND TRANSPORT SERVICE AS		9 230		-176		-7,2
TROMSØ BUSSCHARTER AS		8 490		868		30,7
EVENSEN BUSSREISER AS	8 478	9 927	-695	145	-7,2	1,4
KJØPSVIK TRANSPORT OG MULTISERVICE AS	5 960	5 668	450	504	32,3	41,5
JOSEFSEN TRANSPORT AS	5 483	5 237	-477	285	-9,6	5,5
FINNMARK TURBUSS AS	5 406	6 092	230	160	14,9	15,0
SVALBARD BUSSERVICE AS	5 072	12 133	-466	2 179	-9,0	30,3
SØRØYA BUSS & DEKKSERVICE AS	3 733	2 877	529	374	18,5	18,6
LOFOTEN - TOURS AS	3 709	5 960	212	313	14,1	18,8
BARENTS BUSS AS	2 733	2 707	222	191	33,4	51,7
HAUGJORD BUSSREISER AS	2 304	2 578	9	18	0,9	0,9
KARLSØY BUSS AS	2 204	3 188	-135	154	-6,4	10,2
BALTOS BUSSE AS	2 043	2 543	904	94	29,8	6,4
BALTESKARD BUSS AS	1 839	1 972	891	997	48,5	65,1
SENJA TURBIL AS	1 589	1 524	-245	62	-8,6	7,7

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

I 2019 sto Nordlandsbuss klar til å overta drifta av byrutene i Bodø, og investerte kraftig i nye elektriske busser som skulle stå klar 1. juli 2021.

Av – Bjørn Arne Johansen

Da Nordlandsbuss i 2019 igjen vant anbud Salten ble handlelisten lang. Totalt kjøpte Nordlandsbuss inn 31 elektriske busser, hvorav 14 var 19 meter lange leddbuss. I tillegg kjøpte de inn 43 dieslbuss og 25 minibusser. Alt dette til den nette sum av 300 millioner kroner.

– Et anbudskrav var at alle bybussene i Bodø skulle være elektrisk, forteller driftsdirektør Fredrik Moe til Nordnorsk Rapport.

Da så alt lyst ut. Nordlandsbuss omsatte for over 250 millioner kroner, og endte opp med et positivt årsresultat på 3,5 millioner kroner før skatt.

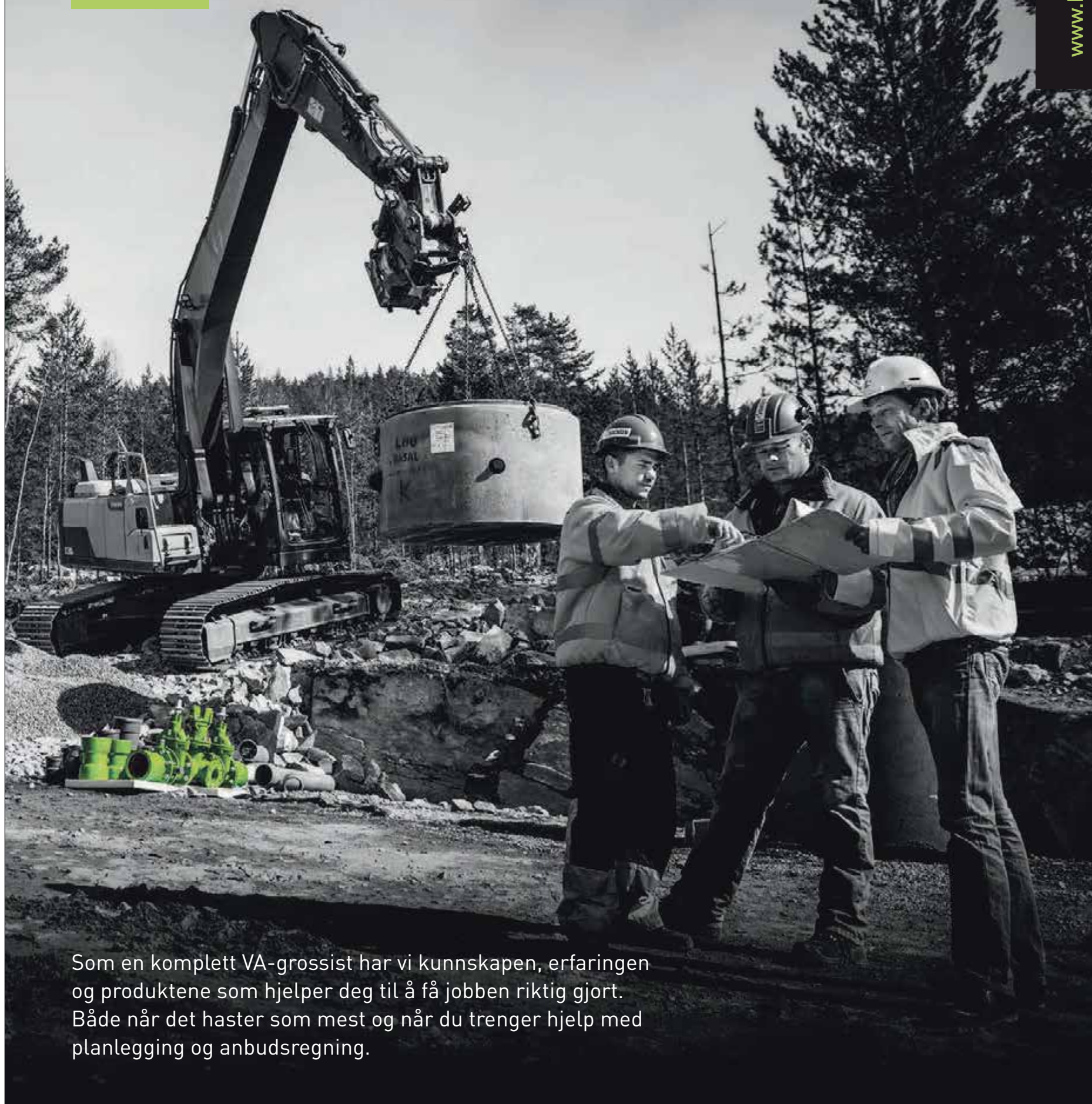
Men så kom torsdag 12. mars 2020. Norge stengte ned, folk ble bedt om å holde seg hjemme, og plutselig var det ikke like moro å drive med persontransport.

Omsetningen sank som stein til 102 millioner kroner, og overskudd ble et underskudd på 12,5



KUNNSKAP ER TIL FOR Å DELES

www.heidenreich.no



Som en komplett VA-grossist har vi kunnskapen, erfaringen og produktene som hjelper deg til å få jobben riktig gjort. Både når det haster som mest og når du trenger hjelp med planlegging og anbudsregning.

NOEN GANGER ER DET DU SER ETTER RETT FORAN DEG.

Om du ikke finner svaret på www.heidenreich.no, så ring oss på **22 02 42 00**

Som Norges eldste rørgrossist har vi hørt og sett det meste før.

Du finner oss på 33 forskjellige steder rundt om i Norge, fra Alta til Kristiansand.

HEIDENREICH

Effektivt og enkelt >>>

Selger 65 % av livsverket i Heli Team

LEDENDE: Heli Team har ikke bare som mål om å bli det ledende helikopterselskapet i Nord-Norge, men også bli landsdekkende. Foto: Heli Team



Bente Slåtto Steien selger 65 prosent av helikopterselskapet Heli Team.

Av – Alf Fagerheim

Nå velger hun altså å selge seg ned i sitt eget selskap for å få mer tid til familien, skriver Harstad Tidende. Hun sier til avisa at de over flere år har lett etter en eller flere nordnorske investorer som partnere, noe som ikke skulle være så lett.

Stor tro

Sammen med sin partner Sandli Invest AS har Loe Equity kjøpt opp 65 % av aksjonene i Harstad-selskapet. Slåtto Steien mener tiden nå er moden for å vokse

videre, og beskriver valget av den nye partneren som meget dyktig og kunnskapsrik, og som ser verdiene som er skapt i selskapet over alle årene.

- Vi har veldig tro på at samarbeidet med Loe Equity skal tilføre oss den kapitalen og ressursene som er nødvendig for å kunne bli den ledende aktøren i Nord-Norge, sier Slåtto Steien til avisa.

Bygd opp

Hun startet selv opp Heli Team i 1988, og har bygd opp et veldrevet selskap. I dag har de 30 ansatte og åtte maskiner, med base i egne lokaler på Stangnes-basen i Harstad. At selskapet drives meget godt viser de årlige tallene for Heli Team, og i 2019 hadde de en omsetning på over 75 millioner kroner.

De har gjennom sine 33 år i transportbransjen fått mange faste kunder, både på privat- og bedriftsmarkedet, spesielt innen tele og kraft, og har operert over store deler av Nord-Norge. De har bidratt stort lokalt og regionalt i flere sammenhenger, eksempelvis på festivaler, sightseeing og for Arctic Race of Norway.

Ny strategi

Selskapet har også opparbeidet seg internasjonal erfaring i samarbeid med et italiensk og et kroatisk selskap, noe som har resultert i større oppdrag. For Slåtto Steien er det også viktig å kunne sikre arbeidsplassene i selskapet og at hovedbasen fortsatt skal være i Harstad.

I november skal det nye styret i Heli Team legge frem en ny

strategiplan for selskapet. Målet er å bli den ledende helikopteraktøren i Nord-Norge, og på sikt bli landsdekkende. Veksten videre skal enten skje ved oppkjøp og/eller samarbeid med andre selskaper.

Beste i bransjen

Hovedeieren av Loe Equity er Lars Loe, som er blant Eikers rikeste investorer og eier av industri-bedriftene Loe Betongelementer og Loe Rørprodukter. Daglig leder i Loe Equity, Kent Jensen, går inn som ny styreleder i Heli Team AS.

- Vi har veldig tro på at det skal være mulig å drive innenlands helikoptervirksomhet på en lønnsom måte, noe Heli Team har vist gjennom hele sin historie, sier Jensen til HT. Han tror tiden er moden for konsolidering, og

Heli Team er etter deres mening det best drevne selskapet i bransjen. Ifølge Jensen har de fått tak i den beste aktøren i landet, og målet for Loe Equity er å bruke det som plattform for videre vekst og konsolidering. ▶▶



KJØPER SEG INN: Fv Kent Jensen (Loe Equity), Morten Sandli (Sandli Invest), Bjørn Steien (Heli Team), Bente Slåtto Steien (Heli Team), Jonas Nymark (Heli Team), Victor Coook (Heli Team). Foto: Heli Team

Torghattens bussvirksomhet selges til globalt oppkjøpsfond

Investeringsselskapet CBRE Investments Management kjøper bussvirksomheten til Torghatten.

Av – Bjørn Arne Johansen

Dette ifølge en pressemelding fra de to selskapene. Torghatten er blant Norges største bussoperatører, og bussvirksomheten består av selskapene Norgesbuss, Sørlandsruta, Trønderbilene, Fosen Verkstedservice, samt de nord-norske selskapene Torghatten Buss og TTS Bil og Dekksenter.

Bussdelen av Torghatten har rundt 2.200 ansatte og disponerer 1.500 busser. Prisen på oppkjøpet er ukjent.

I fjor omsatte Torghatten Buss AS for 164 millioner kroner og hadde et årsresultat før skatt på 2,7 millioner kroner. En oppgang sammenlignet med året før da taksameteret stoppet på 116,4 millioner kroner med et overskudd før skatt på 2,6 millioner kroner.

Norgesbuss omsatte for 1,28 milliarder og endte med et overskudd før skatt på 27,8 millioner kroner i fjor, mens Trønderbilene AS hadde 540 millioner kroner i inntekter, og endte året med solide 190 millioner kroner i pluss i samme periode.

- Vi kjøper en ledende bussoperatør med sterk merittliste i et marked som er relativt uavhengig av konjunkturrendringer på grunn av det kritiske behovet for offentlig transport, sier Andreas Köttering, leder for Private Infrastructure Europa i CBRE

Investment Management Transaksjonen må få godkjenning fra konkurransemyndighetene. Noe som ventes gjennomført i løpet av fjerde kvartal.

CBRE Investment Management er et globalt investeringsselskap

som har mer enn 30 avdelingskontorer og er representert i 20 land, og styrer verdier for totalt 129 milliarder dollar. ▶▶

Passasjertransport på sjøen						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
HURTIGRUTEN CRUISE AS	199 833	3 635 676	-113 858	326 983	-20,9	13,8
SALTEN CRUISE AS		29 121		5 144		34,9
HENNINGSEN TRANSPORT & GUIDING AS		20 925		1 068		10,8
BRIM EXPLORER AS	20 750	13 610	-4 672	2 343	-3,6	8,1
SALTEN SHIPPING AS	18 189	11 733	-470	1 187	-1,8	24,1
HVALSAFARI AS	10 668	24 499	-372	2 412	-2,0	20,5

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

Miniekspress øker i ekspressfart

Folk trenger mat og Miniekspress leverer. Både maten og resultatet.

Av – Bjørn Arne Johansen

Dag-Jostein Arild er daglig leder for Miniekspress Thermo-Tromsø AS. Som navnet tilsier driver selskapet med thermotransport, et noe innsnevret felt innen transportbransjen, skal vi tro Arilds beskrivelse av egen bransje.

Der 2020 var et kriseår for mange bransjer med enorme omsetningstap med påfølgende permitteringer og oppsigelser av ansatte som motmiddel, var det ikke slik i Miniekspress sitt lille hjørne av verden. Dagligvarebransjen gikk som aldri før, delvis som følge av at alle restauranter og utesteder ble stengt ned. Og mennesket har en helt egen evne til å finne nytelse selv om all verdens myndigheter anmoder om strengt måtehold. Slik var det under koronapandemien også.

For da regjeringen fikk den kloke ideen om å innføre lokal forbudstid, altså å stenge vinmonopolene i ti Østlands-kommuner, inkludert Oslo, sto omlag 750.000 mennesker uten tilgang til edlere dråper. Det resulterte i at de aller mest vintørste bare

reiste til nabokommuner som Asker og Bærum for å få kjøpt seg noen flasker med litt sterkere alkohol enn det man finner i butikken. De trosset dermed helseministerens milde bønn, eventuelt strenge formaning, om å bli hjemme og dannet heller køer på opp mot 100 meter utenfor de åpne vinutalgene. Spesielt smittevernvennlig var det heller ikke, og allerede søndag ombestemte regjeringen seg og forbudstiden endte etter én dag.

30 prosent økning

Miniekspress økte omsetningen med nesten 50 millioner kroner fra 164,2 millioner kroner til 211,2 millioner kroner, mens årsresultatet doblet seg fra fra 4,9 til 9,5 millioner kroner. Det gir et resultat av driften på 4,6 %, noe Arild er godt fornøyd med.

– Vi leverer omtrent 4 prosent resultat. Det var som forventet, og er noe vi har hatt fra da vi startet på 20 millioner i omsetning, konstaterer Arild.

Han peker også på at lavere drivstoffkostnader har hatt en effekt, men at dette nå vil snu og heller bli en utfordring, mens bemanning og tilgang på sjåfører allerede er det, mener Arild.

– Under korona hadde mange andre jobber, og kunne dermed trø til og jobbe litt for oss. Vi har

brukt flere årsverk enn ellers på grunn av restriksjonene. Ettersom at vi som frakter mat er en samfunnskritisk bransje, har vi også sluppet unna karantener, forklarer Arild.

I 2019 fusjonerte Miniekspress med Suldal Transport AS og dannet Nor-Log Gruppen. Som en del av dette landsomfattende konsernet er sjåførmangel noe de møter på over hele landet.

– Bemanning blir vanskelig fremover. Det er mange bransjer som sliter. Man finner verken snekkere eller bilmekanikere om dagen. Norge er veldig avhengig av importert arbeidskraft, men mange utenlandske sjåfører kjører heller til Tyskland der de også får bra betalt. Så det er en veldig manko på sjåfører der også, sier Arild.

Fire ganger så høy omsetning

Miniekspress kjøpte i 2015 Hako Transport AS i Lakselv og fikk dermed en fot innenfor i Finnmark. I ettertid har de også bygd opp en frakterminal ved flyplassen i den lille bygda. Terminalen har blitt et knutepunkt for sjømat, blant annet den lukrative kongekrabben, på sin vei fra Finnmark til det asiatiske markedet.

Underselskapet Miniekspress Finnmark havnet på en 13. plass



FORNØYD: Daglig leder Dag-Jostein Arild leverer i dobbelt forstand. Både resultater og mat. Foto: Privat

i Nord-Norge målt i omsetning, og har siden 2016 økt omsetningen fra 17,9 til 70,4 millioner kroner. Selskapet leverte et driftsresultat på 3,3 millioner kroner, eller 4,7 %.

– Vi har vært utrolig heldig i Lakselv og har ansatt en rekke dyktige folk. I år havner vi på 90 millioner i omsetning. Vi har også etablert oss i Tana, så vi har en voldsom utvikling i Finnmark. Det skal vi bygge videre på, avslutter Dag-Jostein Arild.

► Bemanning blir vanskelig fremover. Det er mange bransjer som sliter. Man finner verken snekkere eller bilmekanikere om dagen.

STØRST I NORD: Miniekspress Thermo-Tromsø AS er største transportselskap i Nord-Norge målt i omsetning. Selskapet økte sin omsetning med over 28 % fra 164,2 millioner i 2019 til 211,2 millioner kroner i 2020, mens årsresultatet doblet seg fra fra 4,9 til 9,5 millioner kroner. Foto: Miniekspress



ENTREPRENØRSERVICE

VI UTFØRER:

- Sjaktboring for alle typer kraftverk
- Boring for kommunaltekniske anlegg
- Kjerneboring for geologiske undersøkelser
- Styrt boring i fjell og løsmasser
- Spesialboring for ulike formål
- Fundamentering
- Fjellsikring/sprøytebetong

www.entreprenorservice.no

Bølerveien 61, 2020 Skedsmokorset • Tlf 67 17 30 00 • E-post: firmapost@entreprenorservice.no

– Konkurransen har blitt såpass tøff nå at enkelte er vel tøffe når de skal vinne jobbene



EN GIGANT I RYGGEN: I 2015 kjøpte gigantiske AF-gruppen 70 prosent av aksjene i Målselv Maskin & Transport AS (MMT). Målselvselskapets omsetning på 235 millioner kroner i fjor gjør dem stor i nordnorsk målestokk, men en mygg i forhold til AF-gruppens 27 milliarder kroner. Foto: Målselv Maskin & Transport AS

Daglig leder Erik-Anders Helin ser at stadig flere konkurrenter er villig til å gå uforsvarlig langt ned i pris for å få arbeid.

Av – Bjørn Arne Johansen

Målselv Maskin og Transport AS (MMT) ble stiftet for 55 år siden og har sin forretningsadresse i den lille bygda Karlstad i Målselv kommune i Troms og Finnmark.

For selskapet er det, på tross av at gigantiske AF-gruppen kjøpte 70 % av aksjene i 2015, ingen tvil om den lokale tilhørigheten. Bedriften opererer i et geografisk marked som strekker seg fra Kvængsfjellet i nord til Tysfjord i sør, med hovedaktiviteten normalt i Midt-Troms.

– Vi har operert i det lokale markedet hele tiden, selv om vi har strekt ut grensene geografisk etterhvert som vi har blitt større. Vi må operere der hvor oppdragene skal gjennomføres, sier daglig leder Erik-Anders Helin.

– Vår klare strategi er at vi skal være ledende i lokalmarkedet og blant de mest foretrukne i regionalmarkedet, fastslår han videre.

Målselv Maskin & Transport AS utfører tradisjonelle maskinentreprenør oppgaver som kommunaltekniske anlegg, vegbygging, masseforflytting, fjellarbeid, tomteuttak, grunn- og betongarbeid, bygging av idrettsanlegg, vegvedlikehold og ulike former for transport.

Med den hardeste delen av koronapandemien forhåpentligvis i bakspeilet kan Helin fortelle at korona i liten grad har påvirket driften. Selskapet har hatt full sysselsetting hele veien, og de smitteverntiltakene og restriksjonene som har vært har de ansatte greid følge.

– Vi har hatt god ordretilgang og tilstrekkelige smitteverntiltak som har sørget for å holde oss i normal drift i hele perioden. Så vi har kommet greit i gjennom perioden, konstaterer Helin.

Selskapet som har 65 ansatte økte sin omsetning fra 213 millioner kroner i 2019 til 235 millioner kroner i 2020. Samtidig økte overskuddet fra 27,3 til 32,3 millioner kroner, noe som gir gode 16,9 % driftsresultat.

Selskapet tar utbytte på 32 millioner kroner. Ifølge Nord24 betyr ikke det bare penger for aksjonærene. Maskinentreprenøren har nemlig en helt spesiell ordning ved at 20 prosent av driftsresultatet går tilbake til de ansatte. Samtidig som alle ansatte fikk rundt hundre tusen kroner i julebonus om de hadde vært ansatte hele året.

Milliardkonsern i ryggen

AF-gruppen med sine 5.500 ansatte omsatte for 27 milliarder kroner i fjor, og leverte et resultat før skatt på 1,44 milliarder kroner.

– Med AF-gruppen har vi en sterk aktør på eiersiden. De er aktive eiere og det er mye støtte å hente i konsernet når vi har behov for det, sier Helin.

Så langt har ikke MMT og eier AF-gruppen samarbeidet om noen prosjekter, men Helin håper denne dagen ikke er langt unna.

– Vi ser hele tiden etter oppdrag det er naturlig å samarbeide om i vår region. Foreløpig har vi ikke lyktes med å komme i posisjon sammen, men det kommer en del store prosjekter i Nord-Norge i fremtiden. Om det passer AF-gruppen å vurdere noen av disse er det naturlig at vi er med i loopen der. Det har for oss vært en styrking å bli en del av AF-gruppen, fastslår Helin.

Tøffere konkurranse og tøffere krav

Når daglig leder blir bedt om

spå fremtiden ser det mørkere ut. Tøffere konkurranse og tøffere krav fra oppdragsgiver er nøkkelordene.

– Vi ser ikke flust av jobber i markedet. Konkurransen er tøff og har blitt tøffere. Det har også kravene, og da spesielt fra offentlig sektor. Det strammes inn på krav og ambisjonsnivået øker. Markedet blir mer og mer utfordrende med flere konkurrenter og tøffere konkurranse om de jobbene som kommer ut, forklarer Helin.

Han ser også at stadig flere av hans konkurrenter i et stadig tøffere marked er villig til å gå lengre og lengre ned i pris for å få arbeid. Noe som selvsagt påvirker konkurransen.

– Det er en utfordring som vi må håndtere skal vi være en del av dette, men jeg vil påpeke at konkurransen har blitt såpass tøff nå at enkelte er vel tøffe når de skal vinne jobbene, sier han.

– Du mener de går så langt ned i pris at det er uansvarlig?

– Ja, det er det vi ser innimellom og med jevne mellomrom. Og vi

ser at oppdragsgiveren kanskje ikke har stilt sine kvalifikasjonskrav på en sånn måte at man har en mulighet til å dømme ut de som går litt hardt til verks. Vi ser tendenser, og hver og en av oss må nesten stå inne for det en selv gjør, men det blir et tøft marked å konkurrere i, fastslår han.

Gjennom et halvt århundre i bransjen har MMT sett mange prisdumpende døgnfluer komme og forsvinne. Det de alle har til felles er at de påvirker markedet negativt for de som står igjen lenge etter at de er borte, mener Helin, og påpeker at dette neppe er en situasjon som oppdragsgiverne ser på som optimal.

– De er ikke mange, men vi ser det titt og ofte. Vi har klart oss fint gjennom korona, mens andre har fått det tøffere. Da trenger man jobb, og da kan sånne ting skje, sier han.

– Vi prøver å ta grep tidnok hele tiden for å ha styringen og kontrollen. Det er det vi jobber med hver eneste dag. Styre under de forutsetningene som råder, og jeg føler vi får det til. Vi er selvsagt ikke forberedt på alt, men jeg synes vi har god kontroll og god risikostyring, avslutter Erik Anders Helin.

Entreprenør - vei og motorvei						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
NORDASFALT AS	458 411	509 918	23 646	12 087	12,6	7,3
SVEVIA NORGE AS	450 434	427 880	-14 270	-2 480	-11,5	0,3
MÅLSELV MASKIN & TRANSPORT AS	234 922	213 133	32 315	27 383	21,1	19,5
NORD VEI & ANLEGG AS	58 729	50 745	2 641	354	20,1	8,3
PEDERSEN BRØYTING AS	39 639	37 531	1 855	2 205	13,8	17,6
NORDANLEGG AS	21 170	26 449	-692	-548	-10,3	-5,4
GRAVESERVICE AS	19 119	12 729	2 047	130	24,4	2,3
ASFALTSERVICE NORD AS	10 126	10 741	-311	-501	-2,8	-5,8
BERLEVÅG MASKIN AS		9 030		236		2,9
VEGMERKEREN AS	5 040	6 873	243	829	9,3	42,4
BJØRNEVATN DRIFT AS	4 880	3 408	81	-210	5,1	-12,4
HÅLOGALAND ASFALT AS	4 254	5 883	-289	740	-13,9	41,6
SØR-TROMS MASKIN AS	3 838	2 312	611	213		
NORSK VEISIKRING AS	3 498	6 164	-274	783	-16,0	69,7
TEAM TØLLEFSEN AS	2 928	564	297	229	60,0	
ASFALTJENESTEN AS	2 744	2 379	31	-383	0,4	-4,7
OFOTEN ASFALT AS	2 425	2 330	436	407	23,3	23,2
LH SERVICE AS	2 094	1 991	-288	17	-24,1	2,4
SCANDINAVIAN REPAVING RECYCLING AS	1 520	7 833	-1 545	1 508	-17,3	12,7

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

Koronasmell for Widerøe



HUNDREMILLIONERSMELL: Widerøe-konsernet gikk 112 millioner kroner i minus i fjor som følge av koronapandemien. Usikkerheten i markedet vil vedvare enda en stund, konkluderer kommunikasjonssjef Catharina Solli overfor Nordnorsk Rapport. Foto: Widerøe

Konsernet Widerøe AS sitt årsresultat før skatt ble 112,1 millioner kroner i minus i fjor.

Av – Bjørn Arne Johansen

Widerøes årsresultat er ifølge kommunikasjonssjef Catharina Solli sterkt preget av Covid-19 effekter og Widerøekonsernet fikk dermed sitt første negative resultat på lang tid.

– Widerøe AS står likevel stødig. Dette skyldes selskapets soliditet

ved inngangen til pandemien, at vi har lyktes i å omstrukturere og omstille selskapet gjennom krisen, men ikke minst at vi blant annet har hatt drahjelp fra staten gjennom ordninger som statlig kjøp av flyruter, kompensasjon på anbudsruiter, bortfall av flypassasjeravgiften og reduksjon av mva, forklarer Solli til Nordnorsk Rapport.

Datterselskapet, Widerøes Flyveselskap AS - gikk ut av 2020 med et ordinært resultat før skattekostnad 186,3 millioner kroner i minus etter omsetningssvikten som følge av 10 måneder med

koronapandemien hengende over vingene.

Dette på tross av krisepakken fra myndighetene i form av 10 måneder uten flypassasjeravgift, samt kutt i startavgiften, passasjeravgiften og sikkerhetsavgiften til Avinor mellom fredag 13. mars og frem til 30. juni.

– Vi er veldig takknemlig for de statlige støttetiltakene som ble besluttet i mars 2020, men det er dessverre langt fra tilstrekkelig for å kompensere for det voldsomme inntektsfallet i det norske markedet, fastslår Solli.

I 2020 reiste 1,7 millioner passasjerer med Widerøe. Dette er en nedgang på 41,1 prosent i antall passasjerer sammenlignet med året før. Passasjerinntektene ble redusert med nesten 1,1 milliard kroner fra 2019 til 2020.

Også Widerøe Ground Handling AS opplevde et betydelig fall i aktiviteten som følge av koronapandemien. Dette, sammen med omstrukturingskostnader, resulterte også i et underskudd på 12,6 millioner kroner før skatt.

Ifølge Solli blir 2021 nok et vanskelig år for bransjen. Myndighetstiltak kompensere fortsatt for deler av inntektstapet,

men flyselskapet er bekymret for at støtteordningene blir avvirket før virkningene av pandemien har dempet seg.

– Det er stor usikkerhet fortsatt i hvordan det langsiktige markedet vil se ut. Nå forventes det at markedet vil ta seg gradvis opp fremover, men at det ikke vil være tilbake på tidligere nivåer før i 2024. Det er spesielt innføringen av ny teknologi som fører til mindre reiser blant forretningsmarkedet, mens ferie/fritidsmarkedet forventes å ta seg raskere opp, sier kommunikasjonssjef i flyselskapet Catharina Solli.

Luftransport passasjerer

Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
WIDERØE'S FLYVESELSKAP AS	3 613 257	4 359 382	-145 071	-8 808	-7,1	5,0
KATO EIENDOM AS	5 206	773	4 182	402		
HELITOURS AS		1 626		3		1,3
HELI-INVEST AS	1 439	3 028	269	1 050	3,0	8,2
MOSQUITO AIR TAXI AS	876	362	-113	-380	-4,8	-28,4
SALTENFLY BODØ AS	396	427	-699	-183	-15,2	-4,7
OLSEN SPESIALSERVICE AS	332	203	-95	147		112,2

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.



- Carlsen Omega J1065M kjeftknuser er elektrisk og har meget god kapasitet. Carlsen Omega J1065M kan startes full av stein!
- Maskinen er i dag i daglig drift i Norge, foruten flere steder i Europa.
- Se mer på www.crushing.no



FH Carlsen AS
Nedre Holtan vei 11A
3234 Sandefjord
marked@crushing.no
Tlf: 920 166 67

Vi søker også forhandlere/samarbeidspartnere.



ALT INNEN LOGISTIKK

TOTALE LOGISTIKKLØSNINGER

- Spesialtransporter (bred, lang, høy)
- Faste ukentlige ruter (Vestlandet - Oslo - Alta - Hammerfest)
- Bulkrelaterte transporter
- Stort nettverk langs hele norskekysten
- Lager inne/ute
- Dypvannskai (ISPS Godkj.)
- Rådgivning
- Personell/material koordinatører
- ADR transporter

KRANVIRKSOMHET

- Mobilkraner 20 - 60 tonn
- Havnekraner
- Lastebilkranner
- Løftesystemer

NYHETER

- Nå også containertransport med sidelaster inntil 30 tonn!
- Vi tilbyr budbil/ følgebil

Rutebil fra Oslo/Vestby til Alta og Hammerfest hver fredag i løpet av året.



Humbleveien 9, 9514 Alta • Mail: post@altalogi.no
Tel: 78 44 48 00 • Vakt 24/7: 78 44 48 00

Fagtrykk tilf AS

Hvordan ser transportsektoren ut om 30 år?

Oslo Economics har i samarbeid med Patrick Ranheim i PBR Analyse og Torgeir Waterhouse i Otte, og på oppdrag for Statens Vegvesen, tatt en kikk på hvordan framtidens etterspørsel og behov for transport kan bli i Norge fram mot 2050.

Av – Bjørn Arne Johansen

Godstransporten de siste 30 årene har fulgt de økonomiske konjunktorene og har økt, og det er ifølge rapporten transporten via

sjø og vei som har stått for veksten. Samtidig har andelen gods over jernbane og i luft blitt redusert.

Godstransporten på norske veier har mer enn doblet seg, og økt fra

9.200 millioner tonnkm i 1990 til 22.450 millioner tonnkm i 2019. Det fraktes mer gods nå enn før, men veksten har vært avtakende de siste årene, og har også vært lavere enn den økonomiske veksten i Norge.

Mellom 80 og 90 prosent av all godstransport transportert til og fra utlandet ble gjennomført på sjø. Holdes eksport av petroleum utenfor, sank andelen sjøtransport til tre fjerdedeler av det totale arbeidet på norsk

område i 2013. Innenriks utførte sjøtransporten rundt 50 prosent av transportarbeidet.

Transport de neste 30 år

I rapporten blir det presentert fire fremtidsscenarioer som gir et innblikk i hvordan transportsystemet i Norge vil kunne se ut i 2050.

Det første scenarioet, «En ny hverdag», forteller om en transportsektor der teknologiutviklingen går raskt og Norge er blant verdens fremste i å implementere ny teknologi i form av automatiserte og oppkoblede kjøretøy. Endrede vaner under koronapandemien vil i svært stor grad videreføres etter at pandemien er over og påvirker etterspørselen etter transport på lang sikt.

Hele vegtransporten, inkludert tungtransport, er elektrifisert innen 2035 ettersom prisene på batteriteknologi har falt drastisk. Selvkjørende kjøretøy dominerer vegtransporten fra 2040. Med utbredelsen av førerløse kjøretøy kommer nye forretningsmodeller. Transport tilbys på abonnementsbasis.

Det er forventet en økning av godstransport på 4,5 prosent frem mot 2050. Dette som følge av antatt økonomisk vekst og en gunstig kostnadsutvikling innenfor flere transportmidler i perioden. Målt i antall tonn, predikeres andelen av godstransport på veg å øke fra rundt 91 prosent i 2020 til 95 prosent i 2050.

Det andre scenarioet, «I hver sin retning» går teknologiutviklingen raskt, men nordmenn går raskt tilbake til vanene før pandemien. Også her er transportsektoren elektrifisert og selvkjørende kjøretøy dominerer vegtransporten.

Vanene som ble etablert under pandemien blir fort glemt. Folk har savnet det sosiale ved å møtes på jobben hver dag og de kreative prosessene som er lettere å få til i fellesskap. Sentraliseringstrenden man forventet, har realisert seg fullt ut.

I scenarioet forventes det 21 prosent høyere etterspørsel etter persontransport i 2050. Dette som følge av teknologiske innovasjoner som reduserer reisekostnader, samt at reisevanene returnerer til trenden man så før koronapandemien.

Fra 2020 til 2050 forventes andelen reiser med bil å øke fra 58 til 68 prosent i ikke-byområder og fra 51 til 58 prosent i byområder. Alle de øvrige transportmidlene (kollektiv, fly, sykkel/gange og tog) spås å få en redusert andel av totalt transportvolum.

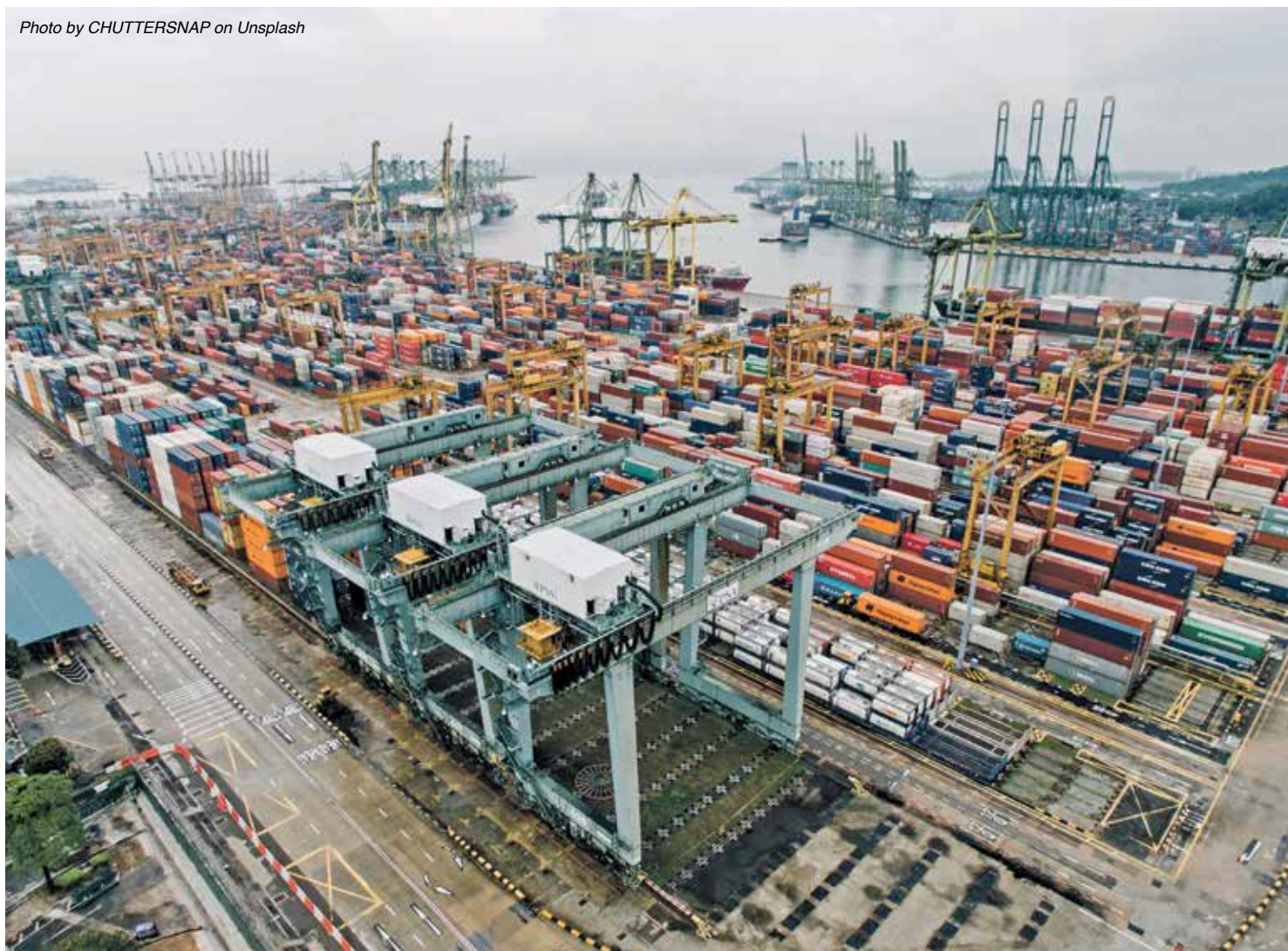
Godstransporten predikeres å være 4,9 prosent høyere i 2050. Antatt vekst i både befolkning og økonomi i samme periode er den viktigste driveren for utviklingen.

I det tredje scenarioet, «Historien gjentar seg» ligner transportsystemet i 2050 i stor grad på dagens system og samfunnet går raskt tilbake til vaner som var gjeldende før mars 2020. Vegtransporten er elektrifisert, men dette har gått sakte, særlig for tungtransport. Omstillingen har også skjedd til en betydelig kostnad som følge av at kostnadsutviklingen for batteriteknologi og andre utslippsfrie

Spedisjon						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
NORDTRAFIKK AS		124 034		-14 352		-21,1
MEYERSHIP AS	115 390	116 005	2 361	283	6,0	4,2
LARS HOLM SHIPPING AS		53 359		713		6,0
MEYERSHIP LOGISTIKK AS	53 164	59 532	-4 678	-1 203	-19,9	-2,7
POLE POSITION LOGISTICS AS	49 703	40 210	2 539	2 027	14,3	13,1
SVENNS TRANSPORT AS	38 854	38 758	1 151	1 092	20,4	21,2
NOR LINES KIRKENES AS		32 902		-416		-5,0
SALTEN HAVNESERVICE AS	28 535	30 572	2 009	2 148	13,0	15,4
MOSJØEN TRANSPORT AS	28 381	23 732	-795	-1 892	-6,0	-39,2
NORBJØRN AS		23 778		3 067		9,7
NORD NORSK SPEDISJON AS	17 706	17 182	2 297	2 062	56,9	65,4
ZAHL TRANSPORT AS	13 471	10 582	530	500	15,9	20,2

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

Photo by CHUTTERSAP on Unsplash



Innenriks sjøtransport

Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
SEAWORKS AS	222 214	243 945	13 947	7 414	10,5	7,3
NORDLAKS TRANSPORT AS	70 529	67 115	16 190	14 170	6,3	6,1
NSK SHIPPING AS		62 521		4 429		3,7
FJORD ROCK AS	56 900	73 799	1 226	1 612	11,3	10,7
FINNMARK BRØNNBÅTREDERI AS	48 095	59 500	13 999	25 016	30,2	51,5
BARENTS AS		37 817		6 271		31,0
NORDMANI AS	34 533	34 889	-804	-1 886	0,5	-4,5
GERD STENSEN AS	34 176	44 855	6 781	12 648	13,2	29,3
NIDARØ AS	24 764	24 978	5 923	2 885	30,0	16,3
RIGNATOR AS	22 274	22 556	-1 274	-2 122	-0,7	-3,6

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

Utenriks sjøtransport

Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
BIRGER H DAHL AS	619 234	117 551	415 733	13 171	37,1	3,9
EIMSKIP SHIPPING AS	210 873	216 597	34 902	13 145	40,9	16,9
MØKSTER POLAR AS	59 305	48 419	6 292	1 831	4,2	2,8
INTERSHIP NORGE AS	40 685	36 545	13 705	6 738	7,9	9,2
NORVARG AS		18 282		1 609		6,0
NORSE MARIN AS		18 196		2 485		7,9
MV HOLMFOSS AS	10 870	10 841	-1 057	3 104	0,7	3,9
NOR BALTIC BULK AS	8 474		-4 242		-14,6	
OBSEA APS						
BARENTS MARITIME AS	1 423	1 300	858	796	28,9	35,6

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.

alternativ ikke har gått like fort som forventet.

Teknologiutviklingen for øvrig har gått mot mer automatisering av kjøretøy. Men frykten for at teknologien vil kunne utnyttes til sabotasje, terror, ID-tyveri eller lignende har imidlertid satt en stopper for implementeringen av ny teknologi i vegtransporten.

Det spås at etterspørselen etter transport vil være ca. 17 prosent høyere i 2050 enn i 2020. Befolkningsvekst og økonomisk

vekst er driveren. Volumet av godstransport antas å bli 4 prosent høyere i 2050, men fordelingen i volum mellom de ulike transportformene forblir stabil. Målt i antall tonn holder andelen av godstransport på veg seg i underkant av 91 prosent, mens andelen for jernbane og sjø holder seg henholdsvis på omtrent 6 og 3 prosent.

I det fjerde scenarioet, «**Koronapandemien setter spor**» ligner transportsystemet på dagens system, men endrede vaner

under koronapandemien videreføres etter at pandemien er over og påvirker etterspørselen etter transport på lang sikt.

Som i forrige scenario er vegtransporten elektrifisert, men dette har gått sakte, særlig for tungtransporten som først ble utslippsfri i 2050.

Vanene som ble etablert under koronapandemien har satt sitt varig preg på befolkningens reiseadferd og bidratt til at antall reiser, særlig jobbreisen, er

Konklusjoner

Oslo Economics trekker avslutningsvis frem enkelte punkt som peker seg ut:

- Fremtiden er usikker, men det meste tyder på at det vil skje en økning i samlet transport, og at vegens rolle for både person- og godstransport i Norge blir enda viktigere enn i dag.
- Det er størst usikkerhet om ny teknologi kan tas i bruk og om nye arbeidsvaner etablert under pandemien vil sette seg.
- Bruk av ny teknologi og mer fleksible arbeidsvaner vil trolig redusere flaskehalsproblemer i eksisterende infrastruktur.

Oslo Economics kan også skissere ulike tiltak for Statens vegvesen. Blant annet:

- Utarbeide en strategi fra vegmyndighetene/transportvirksomhetene for hvordan de teknologiske mulighetene utnyttes mest mulig effektivt. Herunder prioritere teknologiske satsninger som forventes å gi de største gevinstene for samfunnet.
- Videreutvikle samarbeidet med energimyndighetene og nettselskap om å utarbeide en oversikt over steder i de ulike transportkorridorene som er godt egnet for lading med tanke på nettkapasitet og hviletidsbestemmelser for yrkessjåfører.
- Ved samarbeid med private aktører kreve at disse deler data, på en måte som ivaretar konkurransehensyn og personvern, for å stimulere til kunnskapsdeling og læring.

redusert. Folk jobber gjerne hjemmefra eller fra lokale kontor-fellesskap, og sentraliserings-trenden er begrenset.

Transportetterspørselen spås å ha økt med 13 prosent i 2050. Noe som er den laveste økningen i av alle scenarioene.

Etterspørselen etter arbeidsreiser reduseres med om lag 15 prosent i 2030 og 5 prosent i 2050, sammenliknet med i 2020. Fritids-

reiser øker derimot med 15 prosent i 2030 og 25 prosent i 2050 sammenliknet med 2020.

Volumet av godstransport totalt, målt i tonn, er predikert til å bli 3,7 prosent høyere. Andelen av godstransport på veg antas å øke med 1,7 prosentpoeng frem mot 2050, mens andelen for jernbane og sjø i samme periode, faller fra henholdsvis 6,2 og 3 prosent til 5,2 og 2,3 prosent.

- Trådløse sensorer og telemetri loggere

- Nivå- og trykkmåling
- Mengdemåling
- Vannkvalitet
- Turbiditet
- H₂S måling
- Overflow



Process Partner
Member of AxFlow Group

Telefon: 33 14 03 30
E-post: office@processpartner.no
Web: processpartner.no



Her lastes fersk, nordnorsk laks ombord i Qatars Boeing 777, destinasjon Doha. Foto: Terje Barthol森



- Hittil i år har vi eksportert mellom 7.000 og 8.000 tonn fra Evenes. For hele året er målet å komme opp i mellom 10.000 og 12.000 tonn, sier daglig leder i PCN, Stig Winther. Foto: PCN

Lakseeventyr på Evenes

Mindre enn ett år etter at de første lakseflyene fra Harstad/Narvik Lufthavn Evenes gikk på vingene, planlegges det for ny terminal og mer enn dobling av volumer.

Av - Bjørn Tore Bjørsvik

Den 14. desember 2020 lettet det første transportflyet fra Qatar Airways Cargo fra Evenes med lasterommet fullt av fersk, nordnorsk laks. Ved oppstarten var målet å etablere faste flyvninger med opptil 150 tonn per uke med sjømat og laks til Asia, alt med utgangspunkt i den gamle Kato Air -terminalen på Evenes. Dette målet har initiativtaker Perishable Center Nord AS (PCN) allerede nådd. Nå ser de fremover.

- Hittil i år har vi eksportert mellom 7.000 og 8.000 tonn fra Evenes. For hele året er målet å komme opp i mellom 10.000 og 12.000 tonn, sier daglig leder i PCN, Stig Winther til Nordnorsk Rapport. Bak selskapet Perishable Center Nord AS står lakseprodusentene og -eksportørene Ellingsen Seafood, Astafjord Export AS, Nordlaks Oppdrett AS, Salfra AS og Sjømattoget AS som eiere.

Selskapet har investert millioner i den gamle Kato Air-hangaren og utstyr for å laste paller med laks om bord i fraktflyene.

Ekspansjon og endringer

Stig Winther er fornøyd, men ikke tilfreds

med volumet, og forteller at målet er å øke kapasiteten fra fire til 12-15 fly i uka.

- Vi har som mål å øke eksporten til 20.000, kanskje 30.000 tonn i året, sier han, og mener det finnes grunnlag for såpass djerve mål, gitt størrelsen på produksjonen av sjømat i nordre Nordland og Sør-Troms. Han kan fortelle at en ny og moderne terminal vil bli bygd på Evenes. Planleggingen er allerede i gang, men det er mye som må avklares og det kan ta tid. Likevel har selskapet en visjon om å ha en ny terminal operativ til 2023.

-På sikt ønsker vi å få etablert oppstilling av cargoflyene på nordsiden av hangaren. Dette ville være et aldri så lite Kinderegg; Forsvaret ville fått oss vekk fra C5-plattformen, vi ville kommet oss ut av veien for passasjertrafikken, og det ville blitt betydelig enklere å laste opp flyene. Samtidig ville det ført til økt trygghet, sier Winther.

- I en ideell verden hadde vi også hatt større fuel trucks (drivstoffbiler, red.), sier han.

- De eksisterende er beregnet på Boeing 737 og lignende fly, og blir følgelig litt for små for våre maskiner.

Virgin Atlantic frakter laks fra Evenes til London Heathrow med Boeing 787 Dreamliner. Qatar bruker en litt større flytype, Boeing 777, for å fly laks fra Evenes til Qatars hovedstad Doha.

Massiv markedsfordel

Lakseflyene fra Evenes medfører en betydelig tidsbesparelse for sjømatprodusentene, og selv om det blir litt dyrere, kan man ta kostnaden igjen gjennom

å selge et ferskere produkt. For eksporten til Qatar/Doha anslås en tidsbesparelse på opptil 45 timer ved å fly fra Evenes kontra å ta fisken på bil til Oslo og fly derfra. Det vil si at fisken kan tilbys på markedene i øst nesten to dager ferskere.

For USA er tidsbesparelsen enda større, ifølge Kuehne+Nagel, som sammen med PCN og Virgin Atlantic Cargo opererer to ukentlige flyavganger fra Evenes til London, Heathrow. Herfra blir frakten videre sendt i Virgin Atlantics nettverk: «Frakt av sjømat til USA fra Nord-Norge, vil dermed leveres opptil 72 timer raskere enn med dagens løsninger gjennom Oslo,» sier selskapet.

Bilmangel

Til tross for et godt førsteår, er likevel ikke alt rosenrødt for PCN. De har fått en uventet utfordring i kjølvannet av pandemien.

- Det er rett og slett for få biler å få tak i, sier Winther. For ikke lenge siden mistet vi en last på 10 tonn fordi det ikke var mulig å oppdrive lastebil!

Årsaken til bilmangelen, er at pandemien gjorde at sjåførene fra Øst-Europa forsvant, de som ikke lengre kom inn i landet.

- Og de kom heller ikke tilbake etterpå. Mange vil selvfølgelig si at dette er en sjanse for lokale ungdommer til å få seg en jobb, men de glemmer én ting; prisen for å ta alle sertifikatene som trengs for å være vogntogsjåfør i Norge ender fort på mellom 150.000 og 200.000 kroner, og dette er penger som vanlige, norske ungdommer ikke uten videre har, slår Winther fast.

- Det er ikke sikkert at lønnsnivået vil friste dem til å låne pengene heller; de skal tross alt betales tilbake. Forøvrig er det ikke lagt til rette for biltransport i denne regionen. Veikvaliteten er under enhver kritikk, og antallet rasteplasser med toaletter og andre fasiliteter finnes nesten ikke. Alt tatt i betraktning er det per i dag ikke spesielt attraktivt å være yrkessjåfør i Nord-Norge, så det er ikke rart om ungdommen velger andre karrierer.



Det første lakseflyet fra Evenes til Doha er klart for avgang. Foto: Terje Barthol森

Økte med 7,9 milliarder kroner

Norsk sjømateksport har aldri hatt en høyere verdi etter årets ni første måneder.

Av - Bjørn Tore Bjørsvik

Ifølge Norsk Sjømatråds oktobertall, er det hittil i år eksportert sjømat for 84,7 milliarder. Dette er en verdivekst på 10 prosent, eller 7,9 milliarder kroner, sammenlignet med samme periode i 2020.

- En gradvis gjenåpning av markedene har gitt et løft i etterspørselen etter norsk sjømat. Fra et fall i eksporten i begynnelsen av året ser vi en voldsom vekst i tredje kvartal. Dette er tidenes sterkeste kvartalsresultat, og nå tyder alt på at 2021 blir et rekordår for norsk sjømateksport, sier Renate Larsen, administrerende direktør i Norges sjømatråd i en melding.

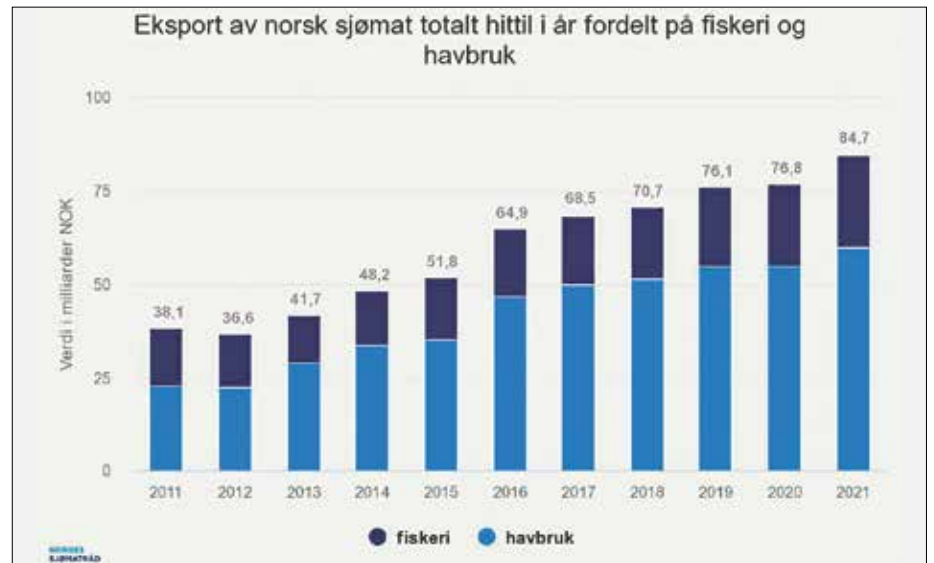
Eksportrekorden ble satt i 2019 og lyder på 107,2 milliarder kroner. Når vi skriver oktober 2021 er akkumulert verdi 8,6 milliarder kroner høyere enn i samme periode i rekordåret.

Sterkt lakseår så langt

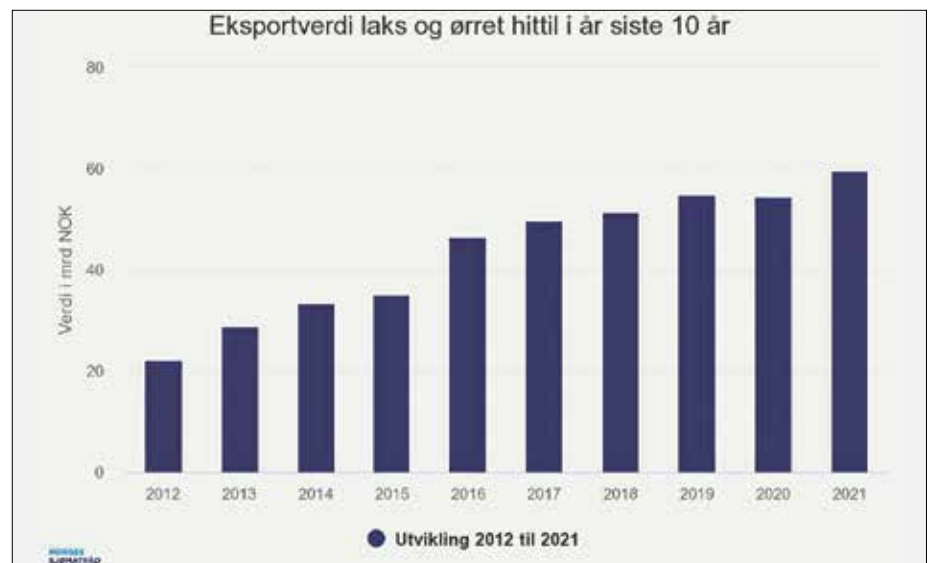
Norge eksporterte 912.000 tonn laks for 56,9 milliarder kroner i årets ni første måneder, viser sjømatrådets tall. Det betyr en volumøkning på 14 prosent sammenlignet med i fjor.

Dette genererer en økning i eksportverdien på 5,1 milliarder kroner, eller 10 prosent, sammenlignet med samme periode i fjor, til tross for at gjennomsnittsprisen for fersk hel laks hittil i år er ned 3 prosent fra samme tid i fjor. Snittprisen for 2021 er på 57,81 kroner, og det er Polen, Frankrike og Danmark, som er største mottakere av norsk laks.

- Gode produksjonsforhold har resultert i et rekordsterkt eksportvolum i hittil i år. Etterspørselen etter laks er tilbake på vekstsporet etter et fall de 12 første månedene under pandemien. Dette vises blant annet på den stigende lakseprisen i september, sier sjømatanalytiker Paul T. Aandahl i Norges sjømatråd.



Ved utgangen av september hadde Norge eksportert sjømat for 84,7 milliarder kroner. Illustrasjon: Norsk Sjømatråd



I løpet årets første ni måneder ble det eksportert laks og ørret for nesten 57 milliarder kroner. Illustrasjon: Norsk Sjømatråd

Landtransport

Vi har et godt utbygd nettverk for transport med jernbane samt stykkogods- og partigods.



Sjøtransport

Nord-Norsk Spedisjon AS har tilbud på alle typer sjøtransporter.



Flyfrakt

Markedet for fersk fisk og sjømat er økende. Til fjerntliggende markeder som USA og Østen er fly eneste mulighet.



Spesialtransporter

Nord-Norsk Spedisjon AS har siden oppstarten i 1988, utført spesialtransporter av ulike slag.



Nord-Norsk Spedisjon tilbyr tjenester innenfor:

- Spedisjon og fortolling
- Landtransport
- Flyfrakt
- Spesialtransport
- Sjøtransport

Spedisjon og fortolling

Effektive grensepasseringer er en forutsetning for effektive internasjonale transporter!



Terje Dypvik
Administrerende direktør
Tlf.: +47 76 92 21 90
Mob: +47 91 69 90 05
E-post: terje.dypvik@nnsped.no

I tillegg bidrar vi, i samarbeid med kunde, til utvikling av verdikjede og Supply Chain Management.



Odd Willy Karlsen
Eksport/salgansvarlig
Tlf.: +47 76 92 21 90
Mob: +47 90 62 35 73
E-post: odd.willy@nnsped.no

**nord-norsk
SPEDISJON**

Fagernesveien 2 • Postboks 321 • 8514 NARVIK
www.nnsped.no

Innhugget i Kvænangsfjellet utført - milliardprosjektet er i gang

I august startet byggingen av ny E6 over Kvænangsfjellet. Prosjektet som har en kostnadsramme på snaue to milliarder kroner skal gi en mer forutsigbar ferdse over Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark.

Av – Bjørn Arne Johansen

Fjellovergangen har en historie som ofte stengt eller kolonnekjørt vinterstid, og er også en ekstra utfordring for tunge og store kjøretøy. På grunn av utfordrende værforhold med sterke vinder og drivsnø, dårlig sikt og fare for skred kan veien være stengt så mye som 80 dager hver eneste vinter.

E6 over Kvænangsfjellet er eneste vei mellom Troms og Finnmark og resten av landet, og eneste alternative omkjøringsrute går via Finland og er nesten 700 kilometer lang.

I august markerte statssekretær John-Ragnar Aarset oppstarten av anleggsarbeidet som skal skape en bedre og mer forutsigbar fjellovergang.

– Vinterstengte fjelloverganger er en stor utfordring i Nord-Norge. Derfor er slike veiprojekter viktige. Det fører til at veien er mer åpen, og vi får færre lange

omkjøringer. Da kommer folk og varer fortere fram. Det betyr penger spart, og er viktige for samfunnet, sa Aarset da han inspiserte anlegget på fjellets nordside.

Den nye veien strekker seg fra Oksfjord i Nordreisa kommune til Karvika i Kvæningen kommune og har en total veilengde på ca. 24 km og inkluderer blant annet to nye tunneller. Fjellovergangen skal stå klar høsten 2024.

Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS) ble tidligere i vinter tildelt milliardkontrakten for utbygging. LNS ble etablert i 1961 av Malvin Nilsen og hans far Leonhard Nilsen og holder til på det lille tettstedet Risøyhamn i Andøy kommune.

Selskapets lange erfaring med utfordrende og harde værforhold ble trukket frem av administrerende direktør i Nye Veier, Anette Aanesland, da selskapet signerte kontrakten med Nye Veier for et halvt år siden:

– Med LNS får vi en kompetent og solid norsk aktør som kjenner de klimatiske forholdene i nord. Vi er trygge på at entreprenøren vil bidra til at Nye veier når sine prosjektmål – blant annet om en skade- og ulykkesfri anleggsplass, at vi minimerer klimagassutslipp og øvrige belastninger på ytre miljø og at vi gjennomfører prosjektet med minimale midlertidige og varige konsekvenser for reindriftsnæringen.



OPPSTART: Statssekretær John-Ragnar Aarset markerte oppstarten av anleggsarbeidet som skal gi en mer forutsigbar ferdse over Kvænangsfjellet i Troms og Finnmark. E6 over Kvænangsfjellet er eneste vei mellom Troms og Finnmark og resten av landet med en alter-nativ omkjøringsvei via Finland på nesten 700 km. Foto: Nye Veier AS

Våt start

Ifølge prosjektleder for Nye Veier AS, Steinar Rask, holder man nå på med å etablere de to forskjæringene i fjellet slik at man kan komme inn og drive selve tunellen. Og været har allerede hatt en rolle i arbeidet.

– Selve boreriggen kommer på plass i dag. Det har vært litt mye vind slik at båten kom seg ikke til kai, men vi fikk landet den i går kveld, forklarer han.

Islandske Sigþór Sigþórsson er prosjektleder for entreprenør

LNS og kan fortelle at prosjektets to første måneder har gått veldig bra selv om det har vært våtere enn planlagt.

– Det har vært litt mer nedbør enn forventet, og vi har hatt litt utfordringer med det, men ellers har det bare gått veldig bra, forteller han.

Prosjektet vil ikke forsinkes av den grunn, mener Sigþórsson.

– Det er jo sånn at man alltid ligger etter med noe, og noe man ligger foran med. Det tar litt

lenger tid å jobbe i nedbør, men det er ikke sånn at det holder oss våken på natta, sier Sigþórsson.

Isendingen er heller ikke ukjent med barskt klima og forklarer at god planlegging er viktig for å unngå forsinkelser når vinteren kommer.

– Vi planlegger alltid for hva kan vi gjøre om vinteren og hva kan vi gjøre om sommeren. I vinter skal vi komme oss inn i tunnelen slik at vi kan jobbe der med med stein og fjell, forklarer han.

Heldigitalt prosjekt

Per i dag er det 40 personer på prosjektet, men Sigþórsson forteller at bemanningen vil øke med skiftordningen som starter når midnattsola gjør seg gjeldende på den nord-norske himmelen til neste år.

– Vi vil øke litt i vinter, men når vi kommer til sommeren 2022 vil vi være i overkant av hundre personer på anlegget, forklarer han. Ifølge Sigþórsson er prosjektet et av de største LNS har hatt noensinne. I tillegg er prosjektet heldigitalt og totalt papirløst. Noe som er helt nytt for 53-åringen.

– Det er det mest spennende



I samarbeid med Fredheim Maskin AS



- ◆ McQuaid hammerbommene for krevende norske forhold
- ◆ Redusere nedetid og øke sikkerheten
- ◆ Kan også sertifiseres som kran (skifte knuseplater)



- ◆ Targo 3000 saktegående avfallskvern
- ◆ Drivstoffbesparende direkte drift
- ◆ Reversmodus for å rense kvernakselen
- ◆ Markedets beste servicetilgang
- ◆ Ekstra kraftig Biopower utgave til biomasse
- ◆ Diesel eller elektrisk drift



CE Merking av masser på plass?

- ◆ Sikteprøver, Los Angeles, Micro Deval, Mølle test, Flisighetsindeks m.m
- ◆ Vi er behjelpelig med CE merking av masser, innledende typeprøving og løpende kontroll samt kontroll på anlegg.
- ◆ Vi tilbyr også test utstyr

Gneisveien 1, 1816 Skiptvet
Tlf. 959 84 437, post@ksr-maskin.no
www.ksr-maskin.no



PLANOMRÅDET: Fjellover-gangen på 25 km, som er delt mellom kommunene Nordreisa og Kvænangen i Troms og Finnmark, er ofte stengt vinters-tid på grunn av skredfare og sterk vind som skaper drivsnø. Illustrasjon: Nye Veier AS



DIGITAL FREMTID: Anette Aanesland, administrerende direktør i Nye Veier AS, kan fortelle at alle veiprojektene til Nye Veier er heldigitale og at man på sikt håper VR-teknologi skal spille en større rolle i deres prosjekter. Foto: Nye Veier AS

Målet er at all dokumentasjon er på plass i databasen allerede når siste spadetak tas på anlegget, slik at man slipper å rydde og sortere dette i ettertid.

– Digital teknologi gjør det mulig å bytte ut gammeldagse tegninger med visuell fremstilling gjennom f.eks VR-briller ute på anlegget. Da kan man stå ute i terrenget og se hvordan det ferdige veiprojektet vil være akkurat der, eller hvordan grøfter og rør vil henge sammen med vegutstyr forøvrig. Akkurat det er nok viktigst for de som gjør det fysiske arbeidet der ute, sier Aanesland.

Aanesland forteller at det i enkelte av Nye Veiers prosjekter brukes VR-teknologi (Virtuell virkelighet), et teknologiområde som er blant de raskest voksende i verden.

– Vi er opptatt av at digitalisering er et verktøy som skal hjelpe oss nå våre mål, mer enn digitalisering kun for å digitalisere. Vi stiller kontraktuelle krav til våre entreprenører. Det er funksjonskrav mer enn å spesifisere det veldig detaljert, sier Aanesland. At entreprenørene tar i bruk VR-teknologi er et mål på sikt, dog ikke noe krav i dag.

– Vi prøver å pushe og utfordre bransjen i en retning og har lykkes ganske godt med det. Dette

VÆRVANT ISLENDING: Islandske Sigbór Sigbórsson er prosjektleder for entreprenør LNS og kan fortelle at høstværet er våtere enn planlagt. – Det har vært litt mer nedbør enn forventet, og vi har hatt litt utfordringer med det, men ellers har det bare gått veldig bra, forteller han. Foto: Privat



med prosjektet og jeg håper vi får det til. Den fjerde industri-revolusjonen har kommet til anleggsbransjen som hos alle andre bransjer, sier han.

Islandingen beskriver seg selv som en helt vanlig pc-bruker, dog med en stor interesse for ny teknologi.

– Dette må jo være ett av de første prosjektene der ungdommene som kommer på prosjektene har mer kunnskap og erfaring

enn oss eldre på visse områder, konkluderer Sigbór Sigbórsson.

Et verktøy for effektivisering

Anette Aanesland, administrerende direktør i Nye Veier AS, kan fortelle at alle veiprojektene til Nye Veier er heldigitale. Nye Veier ønsker en felles digital plattform sammen med den aktuelle entreprenøren der dokumentasjonen fortløpende produseres, justeres og oppdateres slik at informasjonsflyten effektiviseres.

TUNNELINNSLAG: Tidligere i høst ble arbeidet med tunnelene startet. Prosjektleder Sigbór Sigbórsson satser på å jobbe under bakken med å banke ut stein og fjell når den nordnorske vinteren kommer. Foto: Nye Veier AS



Fakta: Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS)

Selskapet er både anleggsentreprenør, gruveentreprenør og gruveeier, og har blant annet stått bak utbyggingen av Svalbard Globale frøhvelv. LNS har bygget flere av Norges lengste tunneler, hovedsakelig veitunneler, men også jernbanetunneler og tunneler tilknyttet vannkraftverk.

LNS-konsernet består av 13 ulike selskaper, har cirka 850 ansatte og omsatte for omkring 2,11 milliarder kroner i fjor. Konsernet endte opp med et positivt resultat før skatt på 244 millioner kroner og et årsresultat på 158 millioner kroner.

Konsernet inkluderer blant annet morselskapet Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS), LNS Spitsbergen AS, samt gruveselskapet Rana Gruber AS. Sistnevnte selskap hadde i fjor en omsetning på 1,29 milliarder kroner og endte opp med et driftsresultat på 511 millioner kroner i pluss.

Morselskapet omsatte for 799 millioner kroner og endte opp med et ordinært resultat på 9 millioner kroner i overskudd.

LNS-konsernets selskaper:

- Leonhard Nilsen & Sønner Eiendom AS
- LNS AS (Leonhard Nilsen & Sønner AS)
- Hålogaland Element AS
- LNS Spitsbergen AS
- Svalbard Busservice AS
- Svalbard Auto AS
- Svalbard Buss og Taxi AS
- LNS Mining AS
- Rana Gruber AS
- Rana Gruber Mineral AS
- Greenland Ruby DK APS
- Greenland Ruby AS
- LNS Greenland AS

Kilder: LNS.no, proff.no

istedenfor å stille krav i forhold til utstyret som tas i bruk. Nye Veiers prosjektleder, Steinar Rask, ønsker digitalisering og VR-teknologi hjertelig velkommen:

– Det gir mange flere muligheter. Man får et bedre bilde og oversikt

over det som skal bygges, og man får se at man gjør de riktige tingene til riktig tid. Jeg synes det er veldig bra at samferdselsprosjektene kommer etter, og at VR-teknologi ikke bare brukes i byggebransjen, sier Rask.

HYPRO - tøffere & rimeligere - topp sikkerhet!
Konstruert med **utbyttbare deler** for minimale utgifter, når fangeren tar i mot støt slik den er ment og skulle gjøre!

Vi har overtatt CARTEX i Norge!
cartex TruckKing

HYPRO kvalitet

VILTFANGER ER LOVLIG VILTFANGERE ER GODKJENTE

HYPRO AS
Telefon 922 30 004
www.hypro.no

Gunstigere forsikring og egenandel med viltfanger montert!



Mot gjenåpning i 2022

Drøyt 115 år etter «Det var engang,» skrives et nytt kapittel for gruveeventyret Sydvaranger.

Av - Bjørn Tore Bjørsvik

Seks år etter at lave råvarepriser tvang hjørnesteinsbedriften i Kirkenes til å innstille, skulle 2021 bli året hvor håpet ble gjenoppstått. Tschudi-gruppen, som i 2016 kjøpte hele boet og siden har jobbet for gjenåpning, kunne

14 dager inn i det nye året kunne gjøre at amerikanske Tacora Resources hadde gjennomført oppkjøpet av Sydvaranger.

- Ved å introdusere Orion Mine Finance som finansiell partner i 2018 og nå føre Sydvaranger sammen med det erfarne Tacora-teamet, mener vi Sydvaranger er godt rustet for å lykkes med gjenåpningen, uttalte Felix H. Tschudi, eier og styreleder i Tschudi-gruppen da overtakelsen ble offentliggjort. Minst like optimistisk var ordene fra Thierry Martel, Tacoras

konsernsjef og administrerende direktør, som leder den utvidede organisasjonen:

- Med dette oppkjøpet samler vi to ansvarlige gruveselskap med kapasitet til å produsere jernmalmskonsentrat som pga. sin høye kvalitet vil være svært ettertraktet på markedet. Sydvaranger bygger på vår strategi om å forsyne verdens stålprodusenter med et høykvalitetsprodukt som gjør det mulig for dem å øke produksjonen samtidig som de reduserer miljøavtrykket.

Kanskje til våren?

En som har vært med på det meste som har skjedd på Sydvaranger det siste tiåret, er Innkjøpsjef Jan Erik Nilssen. Jan Erik - opprinnelig fra Telemark, men nå bosatt i gruvebyen Bjørnevatn - har vært en del av Sydvarangerprosjektet siden sommeren 2009, først som produksjonskoordinator for oppredningsverket, siden avdelingsleder for mekanisk vedlikehold og som mekaniker under testproduksjon. I en periode jobbet han med kartlegging av deler og salg av utgatte deler fra et eldre varelager, men siden 2019 har han vært med å bygge opp selskapets innkjøpsavdeling.

- Når blir det gjenåpning?

- Ja, hadde vi bare visst, smiler Nilssen.

- Vi har mye på gang her, og for tiden rekrutterer vi de vi mangler i teamet - og de vi rekrutterer skal igjen velge ut de folkene de trenger i sine team. Denne prosessen vil fortsette litt utover våren. Så svaret på spørsmålet ditt er at vi av hensyn

til finansielle regler ikke kan si noe nøyaktig, men siden vi rekrutterer, skjønner du hvor nær en oppstart vi er.

- Så da er finansieringen på plass?

- Igjen ber du om opplysninger som er sensitive av hensyn til finansielle regler, sier Nilssen, og legger til at han kanskje vil kunne si mer mot slutten av måneden.

Robust drift

Når Sydvaranger igjen starter produksjonen, vil det være med omtrent samme antall ansatte som da de stengte i 2015. Dette bekymrer ikke innkjøpsjefen nevneverdig.

- Det er riktig at vi vil ha omtrent samme antall ansatte, mellom 400 og 450. Men produksjonsvolumet vil framover ligge på rundt 4 millioner tonn per år så produserte enheter per ansatt vil være betydelig høyere, sier han, og påpeker slik at driften vil være mer robust enn i tidligere år, forteller Nilssen.

Manglende tilgang til adekvate strømmengder har vært nevnt

HEBRA AS

**STÅLRØR
CASING - TUBING**

Telefon 51 88 98 00
E-post info@hebra.no

Til peling, rørpressing, konstruksjon mm.
Levering direkte fra egne lager i Bryne
og kontinentet.

Kontakt oss for pris og leveringstid.

www.hebra.no

Fakta: Sydvaranger

- Det har vært drevet uttak av jernmalm i Bjørnevatn i Kirkenes, Sør-Varanger kommune i over 100 år, siden 1906. Dette har i all hovedsak skjedd ved dagbruddsdrift, men for en testperiode ble det drevet underjordsgruve.
- Sist det var drift i bruddet var i perioden 2009-2015 under daværende Syd-varanger Gruver AS. I tiden før 2009 ble det gjort investeringer i blant annet nytt produksjonsutstyr til om lag 2 mrd. kroner.
- På grunn av vedvarende lave malmpriser gikk Syd-varanger Gruver AS konkurs i 2015.
- Store deler av konkursboet, deriblant hele produksjonslinjen, ble kjøpt opp av Tschudigruppen i 2016 med sikte på ny drift i gruva.
- Sydvaranger Eiendom AS har siden 2018 hatt en finansiell partner, Orion Mine Finance, som har jobbet med å finansiere opp tiltaket.
- 14. januar 2021 kunngjorde Tacora Resources Inc. oppkjøpet av Sydvaranger og dets datterselskaper.

– Over hundre års industrihistorie i Sør-Varanger kan nå bli videreført

- En gjenopptakelse av gruvedriften kan bety flere hundre arbeidsplasser for kommunen.

Av - Bjørn Tore Bjørsvik

Driften skal legge til rette for at ressursene, eksisterende infrastruktur og den lokale gruvekompetansen blir utnyttet på en god måte, så dette er en svært god dag for både Finnmark og Nord-Norge, sa næringsminister Torbjørn Røe Isaksen da Nærings- og fiskeridepartementet i mars 2019 bekreftet Direktoratet for Mineralforvaltning med berg-

mesteren for Svalbards (DMF) tildeling av driftskonsesjon.

Han påpekte videre at selskapet til enhver tid skal ha en driftsplan som er godkjent av DMF, de skal forsøke å minimere gråbergsproduksjonen og stille tilstrekkelig sikkerhet til å dekke sin sikrings- og oppryddingsplikt.

– Det er sterk støtte i Kirkenes til gjenopptakelse i gruvedriften. Det er også gledelig at det lokale reinbeitedistriktet og selskapet har kommet til enighet om driften på en god måte, sa Røe Isaksen.

Protester fra miljøvernere

Da driftskonsesjon for utvinning

av jernmalm i Sør-Varanger ble tildelt, klaget Naturvernforbundet på vedtaket på grunn av konsekvensene for naturen i konsesjonsområdet og pekte spesielt på dumping av gruveslam i fjorden. Tidligere erfaringer viser at det raskt forsvinner hvis virksomheten opphører. Det opplevde man i alle fall etter at gruva ble stengt etter 90 års drift. Etter noen år var havbunnen og dyrelivet det samme.

- Det foregår per i dag en revisjon av vår utslippstillatelse, og i den prosessen ser vi på alle innspill, sier Jan Erik Nilsen, Innkjøpsjef i Sydvaranger til Nordnorsk Rapport.



- Generelt vil jeg si at man på sikt må tenke på linja fra Varangerbotn til Kirkenes; den 420-voltslinja vil være viktig for all industriutvikling i regionen, både for oss, for et eventuelt datasenter og for annet man vil etablere, sier innkjøpsjef Jan Erik Nilsen i Sydvaranger AS.

som en potensiell bekymring for oppstarten; vil Sydvaranger ha nok strøm ved oppstart?

- Vi har en avtale med strømløseleverandør, så vi har så vi klarer oss, sier Nilsen.

- Men sånn generelt vil jeg si at man på sikt må tenke på linja fra Varangerbotn til Kirkenes; den 420-volten vil være viktig for all industriutvikling i regionen, både for oss, for et eventuelt datasenter og for annet man vil etablere.



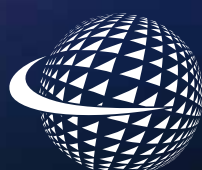
▶ Det er sterk støtte i Kirkenes til gjenopptakelse av gruvedriften.

STORE VERDIER: Sist det var drift i bruddet var i perioden 2009-2015 under daværende Syd-Varanger Gruver AS. I tiden før 2009 ble det gjort investeringer i bl.a. nytt produksjonsutstyr til om lag 2 mrd. kroner.

Material solutions advancing life

Et selskap i vekst – trenger en
Maintenance Supervisor

Finn kode: 144847572



SIBELCO

Sibelco Nordic AS
Avd. Stjernøy, 9509 Alta
Tel: +47 78 48 28 00
www.sibelco.com



RANA GRUBER: Industrivirksomheten til Rana Gruber har generert enorme overskudd de siste årene. Foto: Rana Gruber AS / Se Nor AS

Første halvår 2021 må være et av tidenes rareste halvår for eierne av Rana Gruber. Fortjenesten har gått til himmelen, eierne er vel-signet med stort utbytte, men aksjekursen butter.

Av - Geir Bjørn Nilsen

26. februar i år ble det ringt i børsjellene for Rana Gruber, et av landsdelens eldste industrikonsern. Jernmalforekomstene omkring Mo er slett ikke uvant med å være børsnotert. Allerede i 1902 ble Dunderland Iron Ore Company etablert i London av blant annet Thomas Alva Edison, mannen som fant opp glødelampen. Han hentet 200.000 pund på londonbørsen for å vinne ut malmen.

Mye jernmalm er hentet opp, men mye ligger fortsatt gjemt i fjellet. Det er påvist 117 millioner tonn masse, og indikert 305 millioner tonn. Til sammen kan selskapet ha tilgang til 509 millioner tonn malm.

På kort sikt planlegger selskapet et uttak på 4,8 millioner tonn per år.

LNS-historie

Mye har skjedd med Rana Gruber historien siden 1902, men foran børsnoteringen i februar i år var året 2008 helt sentralt. Da overtok LNS-konsernet (Leonhard Nilsen & Sønner) fra Strandland i Andøy aksjemajoriteten i Rana Gruber for 200 millioner kroner. Det har vist seg å være en utrolig god investering. Selskapet tjente nemlig 783 millioner kroner på driften i perioden 2008 til 2013. I 2014 og 2015 falt jernmalmpriene kraftig og Rana Gruber meldte om underskudd, men fra 2016 til i fjor var Rana Gruber en suksesshistorie. Selskapet sopte inn 990 millioner kroner i overskudd. En halv milliard ble skapt i overskudd i 2020 alene. Det var ny rekord.

Solgte seg ned

I februar ble selskapet tatt på børs. LNS Mining eide 100 prosent av Rana Gruber. LNS Mining var eid to tredjedeler av Leonhard Nilsen & Sønner Eiendom AS, 26,7 prosent av forretningspartnerne Benn Eidissen, Even Carlsen, Roger Adolfsen og Kristian Adolfsen og 6,7 prosent av A.H. Holding på Andenes (Haugen-familien med flere), som tidligere drev trålere. LNS Mining solgte seg ned til 50 prosent eierskap i Rana Gruber mot et vederlag på 925 millioner kroner. Vederlaget ble dels

brukt til å betale utbytte til LNS Mining-eierne, men den viktigste verdien, den andre 50 prosentandelen av Rana Gruber-aksjene, ble delt mellom de tre grupperingene. I dag eier LNS-konsernet 31 prosent av Rana Gruber.

De to første månedene på børsen ble et lite eventyr for alle eierne. Kursen startet på 65 kroner og ble notert til over 80 kroner på sitt aller høyeste. Det priset selskapet til 3,1 milliarder kroner.

Rekorder

Aksjeeierne hadde rett og slett et utrolig hyggelig første halvår. I tillegg til at aksjekursen steg jevnt og trutt, meldte selskapet om pene overskudd. Med overskuddene kom utbytterne. Rana Gruber har vedtatt en svært offensiv utbyttepolitikk. 50-70 prosent av overskuddet i hvert kvartal skal over i aksjonærenes lommer. De seks første månedene i år har aksjonærene fått utbytte på 6,76 kroner per aksje. Den siste utbetalingen ble meldt 26. august. Da fikk eierne 3,86 kroner per aksje.

For første halvår 2021 noterte selskapet et driftsoverskudd (EBIT) på 674 millioner kroner og et resultat før skatt på 462 millioner kroner. I Nord-Norge er det bare banker og enkelte lakseoppdrettere som kan vise til tilsvarende tall.

Andværing høver inn

De pene overskuddene – i kombinasjon med den tøffe utbyttepolitikken – har gjort de nord-norske eierne søkkrike. Bare i første halvår har forretningsfolkene fra Lofoten (Eidissen og Carlsen) og Vesterålen (Nilsen, Haugen og Adolfsen) sopet inn 126 millioner kroner i utbytte.

Kristian Adolfsen sier til Nordnorsk Rapport at han er fornøyd med utviklingen i Rana Gruber. Han og broren Roger gikk inn i Rana Gruber i 2016. Brødrene traff tre av Nilsen-søskene ved Andøy videregående skole.

- Vi gikk inn i selskapet med penger, kompetanse og arbeidsinnsats for å hjelpe kjente folk ut av en vanskelig situasjon.

Rana Gruber ASA				
Tall i mill. kr.	2021 1. halvår	2020	2019	2018
Omsetning	1102	1296	1081	760
Driftsresultat	674	513	284	63
Resultat før skatt	462	350	72	20
Sum eiendeler	1169	1023	1047	1172

Tall i kr.				
Eiere	Aksjer	Verdi	Utbytte i år	Hvem
LNS	11 869 265	599 397 883	80 117 539	Nilsen
HI Capital	2 224 465	112 335 483	15 015 139	Adolfsen
Grafo	1 202 113	60 706 707	8 114 263	Carlsen
Eidissen Consult	1 189 991	60 094 546	8 032 439	Eidissen
A.H. Holding	1 168 008	58 984 404	7 884 054	Haugen med flere
Klevenstern	436 690	22 052 845	2 947 658	Adolfsen
Mecca Invest	436 690	22 052 845	2 947 658	Adolfsen
Kara Invest	204 259	10 315 080	1 378 748	Adolfsen
	18 731 481	945 939 791	126 437 497	

TABELL: Kjente forretningsfolk i Lofoten og Vesterålen har tjent godt på sin investering i Rana Gruber.

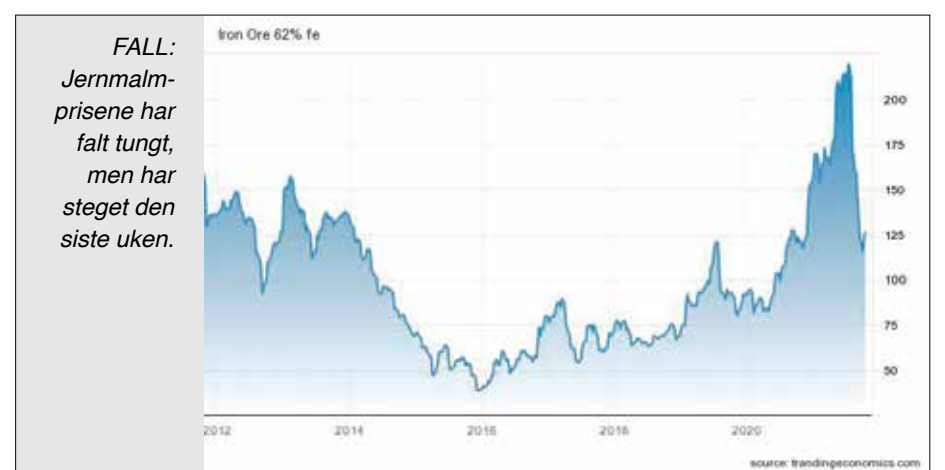




Foto: Rana Gruber AS / Se Nor AS



Foto: Rana Gruber AS / Se Nor AS

I perioden 2016 til 2019 var det vel spennende å sitte i Rana Gruber, men sånn som selskapet har utviklet seg, har det blitt hyggelig, sier Adolfsen. Han anslår at innsatsen er 200 millioner kroner.

- Disse pengene har vi fått igjen, og sitter med aksjer i Rana Gruber og Greenland Ruby som «oppside», sier Adolfsen.

Hvorfor falt aksjene?

Gode tall og resultater i 2020 og første halvår 2021 har likevel ikke hindret et saftig fall i aksjekursen. Fra mai til oktober har aksjekursen falt fra drøyt 80 til drøyt 50 kroner. Det er gode grunner til dette.

Jernmalmprisene har falt. I juli kostet ett tonn jernmalm opptil 220 dollar per tonn. I oktober er prisen 120 dollar per tonn. I et intervju med Vesterålen Online signaliserte konsernsjefen i LNS-konsernet, Frode Nilsen, stor tro på fremtiden.

- De som gikk inn i selskapet da vi gikk på børs, gikk inn for 49,50 per aksje. De har hatt en avkastning på 13,5 prosent på et halvt år. Rana Gruber er den beste utbytteaksjen i Norge nærmest uansett hvilken børsliste du sammenligner med, sier Nilsen, som sier oppturen vil fortsette til neste år, sa han til nettavisen.



Bergverk og gruver						
Juridisk selskapsnavn	Driftsinntekter		Årsresultat		Lønnsomhet	
	2020	2019	2020	2019	2020	2019
RANA GRUBER AS	1 333 561	1 081 289	273 035	56 350	50,6	26,5
BRØNNØY KALK AS	123 122	135 041	3 070	3 215	4,1	4,4
GABBRO NOR AS	114 041	121 792	17 102	13 082	22,6	18,0
STORE NORSKE GRUVEDRIFT AS	103 054	152 495	-57 282	-9 701	-51,1	-6,0
ALTA SKIFERBRUDD SA	96 258	49 948	12 511	-892	32,0	0,4
HADSEL MASKIN AS	75 098	45 925	1 111	941	6,8	6,9
FINNMARK SAND AS	48 841	40 728	6 978	4 079	32,5	20,5
SKALAND GRAPHITE AS		46 877		-189		2,3
REIPÅ KNUSERI AS		45 164		1 480		8,5
STAVEN GRUS AS	43 578		478		4,2	
STÅLE HOLDAHL MASKIN & TRANSPORT AS		42 199		5 281		26,2
BERGNESET PUKK & GRUS AS	40 504	48 232	-648	-2 195	-1,5	-12,8
TEAM ROGNLI AS		36 423		-986		-0,5
KOBVÅGEN KNUSEVERK AS	35 836	40 620	-734	2 013	-5,4	12,6
ROMBAK PUKKVERK NARVIK AS	32 757	36 442	10 236	5 542	18,4	11,2
BULLDOZER MASKINLAG PRODUKSJON AS	29 502	18 707	666	95	8,2	1,9
TOTALKNUSING MOSJØEN AS	24 857	26 176	1 728	1 279	10,7	9,3
LOFOTPUKK AS	21 151	17 603	4 451	2 113	45,9	28,8
KIMEK OFFSHORE AS	21 120	46 168	1 338	3 489	17,4	32,4
FEIRING NORD AS	19 418	23 964	-7 283	-7 033	-12,1	-11,4
FINNEID GRUS AS	17 631	17 856	965	1 900	10,5	20,7
ARCTIC MINERALS AS	14 658	13 135	406	98	17,0	6,9
RØKENES MASKIN AS	12 612	17 008	-852	99	-13,4	3,6
SEE PUKK & GRUS AS	9 471		1 512		72,9	
ARCTIC DRILLING AS	8 750	7 886	1 389	-50	26,2	0,6
NORD TROMS MASKIN OG ANLEGG DRIFT AS	8 403	753	311	54	27,8	80,2
JARLE NORBYE AS		6 374		824		8,4
MQ GRANITE AS	5 724	4 678	461	82	11,3	2,1
TSCHUDI AGGREGATES AS		5 376		1 228		12,7
ALTERSKJÆR TRANSPORT AS	4 461	5 250	-304	55	-3,4	0,7
3H - STEIN OG FJELL AS	3 774	6 205	-602	704	-13,2	15,9
EVJEN GRANITT AS	3 638	3 005	28	294	1,6	5,0
ORDALEN AS	2 515	1 612	469	-328	62,3	-53,5
SYDVARANGER EIENDOM AS	2 453	1 911	911	-757	26,1	-23,5
KOLORITT MARMORBRUDD AS	2 255	2 363	-155	-313	-10,6	-16,5
REISA GRUS AS	2 071	2 004	-13	123	-0,5	11,7
SYDVARANGER MATERIELL AS	1 789	1 759	40	-7	5,2	3,1
STRANDDALEN SAND AS	1 708	1 270	450	-1		0,0
ALTA SKIFERPRODUKTER AS	1 687	2 748	-286	278	-21,7	36,7

Lønnsomhet, eller totalrentabiliteten, er lik avkastningen på eiendelene (gjeld og egenkapital) i prosent.



STOR TRO: Konsernsjefen i LNS, Frode Nilsen har stor tro på fremtiden til Rana Gruber: - Rana Gruber er den beste utbytteaksjen i Norge nærmest uansett hvilken børsliste du sammenlikner med.

Fiskerincæring • Tunneller • Gruver

SKAP TIL KREVENDE MILJØER

- Syrefast skap
- Nyutviklet Merdeskap
- Rask levering fra lager i Norge
- Et rikholdig utvalg av tilbehør

Vil du vite mer? Les mer om våre syrefaste skap: www.stansefabrikken.no eller last ned vår katalog nå!



[Sjå katalog her](#)



Stansefabrikken Products AS • Tel: 458 65 940
E-post: products@stansefabrikken.no • www.stansefabrikken.no



Har gjort gull av gråstein



GULL OG GRÅSTEIN: De er vant til at det svinger i markedet, og forventet at koronapandemien skulle legge store stein i veien for veksten som begynte i 2018. Slik gikk det ikke, og Altaskifer fortsetter å gjøre gull av gråstein. Foto: Erlend Hykkerud, iFinnmark

Altaskifer brukes over hele verden, til fasader, gulv, parkanlegg. Man finner skiferen brukt på takene til ungdombygningene i Ålesund, fisketorget i Bergen og på strandpromenaden i Barcelona.

Av – Bjørn Arne Johansen

Skiferbruddet i Alta har en lang og stolt historie og det har vært hentet ut skifer på stedet siden 1857. Faktisk ble skifer fra Alta et viktig bidrag da Ålesund skulle gjenoppbygges etter den store bybrannen i 1904. Og selvsagt ble det også brukt Altaskifer da Nordlyskatedralen og Nordlysbadet skulle bygges i Finnmarks største by.

Totalt produseres mellom 150.000 og 200.000 tonn årlig av skiferen

som sies være verdens hardeste, der omlag 40 prosent går til eksport utenfor Skandinavia.

Selv ikke koronakrisen i fjor dempet etterspørselen, kunne daværende daglig leder, John Vegar Holten, fastslå da Fri Fagbevegelse besøkte skiferbruddet for nøyaktig ett år siden.

– Vi permitterte alle de ansatte 18. mars siden vi fryktet hva som ville skje, men to uker senere tok vi alle tilbake, forteller han.

Og april ble faktisk den beste måneden i selskapets historie.

– Nå tror vi at 2020 blir enda bedre enn fjoråret, sa han fornøyd.

Omsetning rett til vær

Og han fikk helt rett. På to år har inntektene til Altaskifer AS økt med nesten 50 prosent, fra 64,2 millioner i 2018 til 92,1 millioner i fjor. I samme periode har årsresultatet gått fra 5,8 millioner kroner i underskudd til 7,1 millioner kroner i overskudd før skatt.

Selskapet kan vise til et resultat på driften på 8 prosent, og en lønnsomhet på 23,5 prosent i 2020. Egenkapitalen har i samme toårsperiode økt fra 5,6 millioner kroner til 11,7 millioner, og kassabeholdning fra 425.000 kroner til 3,9 millioner.

Beslutningen om å legge ned eksportselskapet i Nederland, og heller sende skifer direkte fra Alta, har vært viktig for selskapets utvikling, mener han. Likevel er det spesielt ett øyeblikk som står igjen etter alle disse årene:

– Den største milepælen var å kjøpe ut Minera, konkurrenten som eide 50 prosent av Alta skifer og dermed få hundre prosent eierskap. På denne måten ble Altaskifer det eneste firmaet som henter ut skifer i Alta, forteller Holten til iFinnmark.

Etter et tiår som en del av ledelsen i bedriften ga Holten seg som daglig leder i bedriften i august i år.

– Etter 28 år i skifernæringen er jeg klar for nye utfordringer, kunne Holten konstatere overfor iFinnmark.

Han kunne da se frem til å ta seg en lengre sommerferie. For ikke å snakke om skiferie.

Samvirkeforetaket Alta Skiferbrudd SA eier 100 prosent av aksjene i Altaskifer AS og Alta Skiferbrudd eiendom AS. Konsernet hadde som helhet 96,2 millioner kroner i inntekter, og endte året med et overskudd før skatt på 13,8 millioner kroner.

Det har ikke vært mulig for Nordnorsk Rapport å få kommentar fra Altaskifer AS nye sjef, Asbjørn Wang, før denne artikkelen gikk i trykk.



Selv ikke koronakrisen i fjor dempet etterspørselen.

**NORDNORSK
RAPPORT**

NORD-NORGES NÆRINGSLEVESAVIS

**Abonnér på
Nordnorsk Rapport!**

KAMPANJE:

**40 % rabatt på
helårsabonnement**

1200,- 720,-

**Bestill på:
abo@nnrapport.no**



asplan
viak



Vi kan samferdsel

Asplan Viak er et av Norges ledende tverrfaglige rådgivningsselskaper. Vi leverer tjenester som svarer på alle utfordringer innen samferdselssektoren.

Vi er med i alle planfaser, fra tidligfase analyser til prosjektering, bygging og drift:

planlegging og prosjektering
av veger og gater
tunnelprosjektering
trafiksikkerhet
flyplass og bane
støytiltak langs veg og bane
skredfarevurderinger
geoteknikk

ingeniørgeologi
overvanns- og flomhåndtering
kollektivtransport
sykkelplanlegging
planlegging for gående
trafikk- og transportanalyser
samferdselskonstruksjoner
belysning samferdelsanlegg

asplanviak.no

Et samfunnsansvar

- For Repvåg Kraftlag er det et viktig samfunnsansvar å ta inn lærlinger. På denne måten får vi utdannet fagfolk i vårt eget distrikt; noe som på sikt også bidrer til å styrke oss som bedrift.

Dette sier HMS-koordinator i Repvåg Kraftlag, Bernt Harald Jensen til Kundemagasinet for Repvåg Kraftlag. For kort tid siden hadde man seks lærlinger ved tre forskjellige avdelinger i kraftlaget. To av disse er nå ferdige med lærlingetiden og har gått over til å bli montører, slik at man nå har fire lærlinger.

Gode erfaringer

For å kunne bli lærling må man ha tatt eksamen fra elektrolinje ved videregående skole. Lærlingetiden er på to og et halvt år.

- Vi har kun gode erfaringer med å ta inn lærlinger. Vi får utdannet flinke fagfolk lokalt, og det har vist seg at de aller fleste som utdanner seg til montører fortsetter å arbeide her hos oss, sier Bernt.

Også kvinner

Montøryrket har tradisjonelt sett vært sterkt manddominert.

- Derfor er det spesielt gledelig at vi nå også får inn unge kvinner som lærlinger. Sigrid Jørgensen var lærling og utdannet seg til montør for noen år siden, og nå er Susanne Malen Kvingedal i ferd med å gjøre det samme gjennom at hun nå er lærling. Det styrker det samlede arbeidsmiljøet at vi også får kvinner inn i dette yrket, sier han.

Fra lærling til montør

Antonio Henriksen var lærling ved avdelingen i Olderfjord, og i desember i fjor var han ferdig utdannet og gikk over i stilling som montør.

- Jeg er fra Kistrand, og som guttunge brukte jeg å følge med da montører klatret opp i mastene og arbeidet. Kanskje ble lysten til å bli montør tent allerede den gang, sier han til Kundemagasinet.

Stortrives

Antonio er en kar som liker å arbeide ute og å være i aktivitet.

- Ja, jeg liker å kjenne at jeg får brukt kroppen min i arbeidet. Det jeg kanskje liker aller best med yrket er å klatre i stolper og gjøre det som skal gjøres der.

De høyeste mastene rager 19 meter over bakken, så høydeskrekk har jeg ikke. Og så er det flott å kunne arbeide mye ute. Da må vi også være forberedt på å trå til i all slags vær.

Jeg har rett og slett stortrives i min lærlingetid, og jeg fikk kunnskaper som nå kommer til nytte i mitt arbeid som montør. Lønna er jo også bra, da jeg tjener 527.108,- kroner i året. Det er jeg godt fornøyd med, sier Antonio.

...



Over: Antonio Henriksen (til venstre) sier at lærlingetiden ved avdelingen i Olderfjord ga ham kunnskaper som nå kommer godt til nytte i arbeidet som montør. Her er han sammen med Håvard Johansen, som er lærling ved Olderfjord-avdelingen. Foto: Repvåg Kraftlag



RK
Repvåg Kraftlag

www.rksa.no

å ta inn lærlinger



Over: De er begge lærlinger ved Repvåg Kraftlags avdeling i Havøysund. Fra venstre Kenneth Bjørnå og Anders B. Olsen. Foto: Repvåg Kraftlag

Til venstre: Susanne Malen Kvingedal er lærling ved Honningsvåg-avdelingen. Her er hun sammen med Preben Wagelid Nielsen, som gikk over til å bli montør tidligere i år. Foto: Geir Johansen



Sikrer kraftforsyningen til kampflybasen på Evenes

Finnsnes-firmaet Nor Team AS sikret seg kontrakten på rundt 40 millioner.

Av – Edd Meby

Til tross for en krevende koronapandemi og utfordringer med leveranser av byggematerialer, står Boltås Trafostasjon nå ferdig ved Evenes. Halvparten av bygget innvendig ble overlevert 1. juni 2021, resten innvendig ble overlevert 1. juli og hele bygget utvendig nå i løpet av oktober. De siste rundene med asfaltering ble gjort i uke 40 og da står 800 kvadratmeter klar til bruk.

Prosjektleder hos generalentreprenør Nor Team Entreprenørforretning AS, Hans Are Jensen, er godt fornøyd med sluttresultatet.

- Det er blitt et fint bygg, og vi har hatt en fin og ryddig byggeprosess uten noen spesielle hendelser.

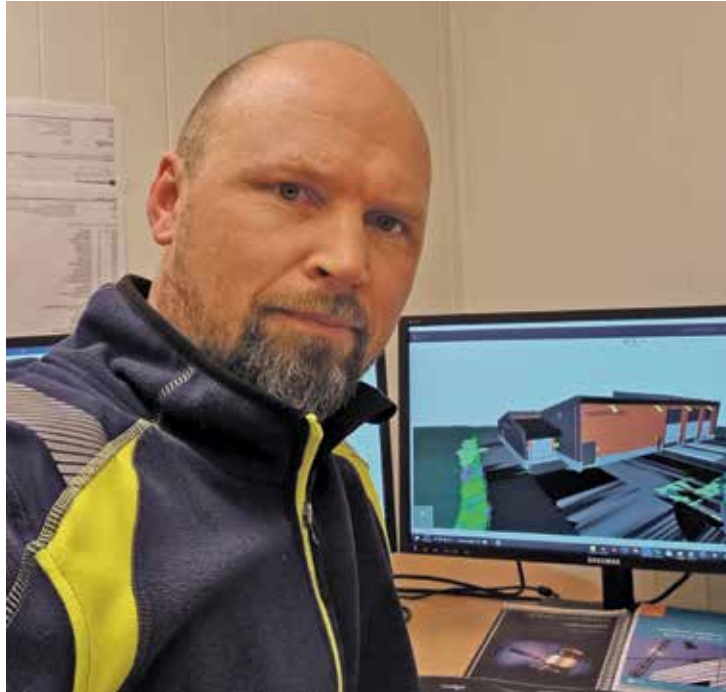
Første nye trafo

Oppdragsgiver har vært Hålogaland Kraft Nett, og bestillingen har vært å levere en trafostasjon med tekniske installasjoner. Nor Team har hatt rundt 15 mann i arbeid på byggeplassen siden oppstart i juni 2020, og med underleverandører har det vært opp mot 25 på det meste. Nor Team har gjennom sin rammeavtale med Tromskraft/Arva solid erfaring med rehabilitering av trafostasjoner, men dette er det første nybygg av trafo for selskapet. Et viktig oppdrag å ha på cv-en, spesielt når selskapet går ut av sitt naturlige nærmarked i Midt-Troms for å konkurrere om oppdrag.

Alt plasstøpt

Trafoen på Evenes er en solid konstruksjon, med tykke betongvegger som selvsagt gjør det enkelt å innfri krav til brann- og eksplosjonssikkerhet. Den er oppført i plasstøpt betong, med utvendig utføring, isolasjon og fasadeplater av fibersement.

- For oss er det sjelden at vi



Prosjektleder Hans Are Jensen i Nor Team Entreprenørforretning AS. Foto: Nor Team

setter opp bygg hvor hele bygningskroppen består utelukket av plasstøpt betong. Dette gjør prosessen litt mer komplisert, men det har gått fint, selv gjennom vinteren, og vi har i grove trekk holdt tidsplanen, sier Jensen.

Profesjonelle

Han roser sine samarbeidspartnere Hålogaland Kraft Nett og Norconsult.

- Det har gått veldig greit. Dette er svært profesjonelle aktører å forholde seg til. De stiller krav til oss som samarbeidspartner, og det er noe av det som gjør at vi utvikler oss som selskap. Vi har sett etter et prosjekt som det på Boltås, og håper at vi gjennom den jobben vi har gjort kan ha lagt grunnlaget for et fremtidig videre samarbeid, sier Hans Are Jensen.

Fra minus til pluss

Nor Team Entreprenørforretning AS har fått kjenne på koronapandemien, men har ikke hatt ett eneste smittetilfelle på byggeplassen under byggingen på Evenes. Selskapet gjorde det også økonomisk bedre i 2020. Selv om omsetningen falt fra 88 milli-

oner kroner i 2019 til 57 millioner i 2020, ble regnskapet snudd fra minus til et overskudd på 1,2 millioner i regnskapsåret 2020.

- Det er vanskelig å si noe nå om resultatet i 2021, men vi har et håp om å komme ut ganske greit, sier Jensen.

- Hvordan er utsiktene for 2022?

- Vi frykter at prisøkning på byggematerialer nok kan få enkelte aktører til å holde litt igjen, så vi er forberedt på at det neste år kan bli noen færre oppdrag.



Fakta: Boltås Trafostasjon

Sted: Evenes

Prosjekt: Kraftforsyning til Forsvarets kampflybase på Evenes

Byggherre: Hålogaland Kraft Nett

Generalentreprenør: Nor Team Entreprenørforretning AS, Finnsnes

Kontraktsum: 40 millioner

Brutto areal: 800 kvadratmeter

Antall etasjer: Èn etasje over bakken. Under bakken er det en halv etasje

Byggeperiode: Juni 2020-oktober 2021

EB Elektro AS leverer høykvalitets-transformatorer fra Koncar D&ST i Kroatia

KONCAR D&ST produserer 3-fase, oljeisolererte krafttransformatorer opp til 120 MVA og for høyeste systemspenning 170 kV. Spenningsregulering under drift utføres ved hjelp av en OLTC (On Load Tap Changer) eller en OCTC (Off Circuit Tap Changer) som brukes i strømløs tilstand. Transformatorene er beregnet for utendørs bruk og for varierende klimaforhold. De er produsert og testet i henhold til IEC 60076. Alle transformatorer kan lastes i henhold til IEC 60354.

- Oljeisolererte krafttransformatorer, effekter 2,5-120 MVA og systemspenning opp til 170kV med lastkoblere type OLTC eller omkoblere type OCTC
- Oljeisolererte distribusjonstransformatorer, effekter opp til 8 000kVA og 36kV
- Tørrisolererte transformatorer, effekter opp til 5 000kVA og 36kV
- Spesialtransformatorer
- Reaktorer for metallurgiske anlegg, likeretter utstyr, kortslutning og feilstrømbegrensning
- Service og reparasjoner av alle typer transformatorer og reaktorer
- Alle typer reservedeler for transformatorer

EB ELEKTRO AS Storgata 18, 2000 Lillestrøm, NORGE. Telefon: +47 22 83 29 00, post@eb-elektro.no, www.eb-elektro.no



Skjerming

- Rådgivning og kurs
- Kontroll og testing
- Montasje av komplett løsning
- Service og vedlikehold



Produksalg

- EMP-deler
- Filter
- Gjennomføringer
- Ventilasjon
- Kabler



Fiberoptikk

- Gjennomføringer
- Produktsalg
- Kosteffektive løsninger



Flexibler

- Mange typer
- Ulik utforming
- Isolert og uisolert



Sundmoen 50 • 2550 Os i Østerdalen
Tlf.: 62 49 86 00 • post@norshield.no
www.norshield.no

Klar til bruk fra nyttår

Forsvaret skal kunne få strømforsyning fra den nye transformatorstasjonen ved Evenes rundt årsskiftet.

Av – Edd Meby

- Ja, vi har en avtale om at alt skal stå ferdig til bruk fra 1. januar 2022, bekrefter prosjektleder i Hålogaland Kraft Nett (HLK), Knut Fagerheim.

Ny transformatorstasjon og linje

Han har siden høsten 2019 vært involvert i planene om å bygge ny transformatorstasjon for Forsvaret på Boltås ved Evenes. Konesjonsgodkjenningen for den nye stasjonen ble sett i sammenheng med konsesjonen for Statnett sin nye linje fra Kvandal til Kanstadbotn, noe som gjorde at prosessen hos NVE tok lenger tid enn om dette var to adskilte prosesser. Den nye linjen skal tilknyttes stasjonen ved Evenes. Den nye transformatorstasjon er deleid av Statnett og Hålogaland Kraft Nett. I transformatorstasjonen blir spenningen transformert ned fra 132 kV til 22 kV via to krafttransformatorer.

Lokale kontrakter

Bakgrunnen for investeringen på og rundt Evenes er denne: Evenes er utpekt som fremskutt ny kampflybase og base for maritime patruljefly for Forsvarets nye fly F-35. Forsvarsbygg har kommet med et effektbehov og henvendt seg til HLK om mulighet for fremføring av strøm til deres prosjekt. HLK har stått for prosjektet med ny transformatorstasjon.

Anskaffelsesstrategien for utbyggingen på Evenes skulle vektlegge lokal og regional utvikling. Forsvarsbygg mener dette i stor grad er oppnådd, med over 70 prosent av antall kontrakter er inngått med lokale og regionale tilknytning, til en verdi på vel 3 milliarder kroner. **Totalt er investeringen i transformatorstasjonen på 120 millioner kroner – og da kommer Statnett sitt kontrollanlegg i tillegg.**

Nytt samarbeid

I 2020 jobbet Hålogaland Kraft Nett parallellt med konsesjoner, byggeprosess og anbudsrunder. I mars 2020 kom konsesjonen og kontrakt med general-entreprenør Nor Team Entreprenørforretning AS ble gjort vinteren 2020.

- Vi hadde to tilbydere og valgte Nor Team etter en helhetsvurdering, med pris, kompetanse og gjennomføringsevne som helt vanlige kriterier. For oss er de en ny aktør å forholde seg til, men samarbeidet har gått veldig greit. For Hålogaland Kraft Nett er forutsigbarhet viktig når vi går inn i en avtale, og derfor blir mengderegulerte priser satt på forhånd. Og vi er veldig fornøyd med resultatet.

Løsningsorientert

Fagerheim understreker at dette har vært et prosjekt med mange endringer underveis. - Dette skyldes at bygget må designes og tilpasses etter at vi har fått tegninger fra øvrige kontraktører på koblingsanlegg og transformatorer.

Han vil også trekke fram godt samarbeid med Norconsult Harstad, som har bistått i den byggetekniske fasen i prosjektet. - Det er viktig at du samarbeider med selskaper som har evnen til å snu seg, innføre nye tiltak og likevel holde fremdriften. Det vil alltid bli endringer underveis og da er fleksibilitet viktig. Vi oppfatter Nor Team som løsningsorientert og villige til å bemanne opp når det har vært nødvendig, og de har også taklet koronapandemien på en tilfredsstillende måte, sier han.

Bakgrunn Evenes Kampflyplass

- Stortinget vedtok i 2012 at det skal etableres en fremskutt operasjonsbase for kampfly på Evenes, med permanent NATO-beredskap og periodisk treningsvirksomhet.
- Evenes vil dermed være beredskapsbase med kontroll av luftrommene i nordområdene, og skal håndtere deler av styrkeproduksjonen, samt nasjonale, nordiske og allierte kampflyøvelser.
- Utbyggingens samlede kostnadsramme, som inkluderer en usikkerhetsavsetning for uforutsette forhold i gjennomføringen, er 5,08 milliarder kroner.
- Evenes skal fylle sin nye rolle så snart F-35 overtar for F-16, foreløpig beregnet til 2021-2022.




nor-team
ENTREPRENØRFORRETNING A/S

Tlf.: 971 22 834 • firmapost@nor-team.net

Vi takker Hålogaland Kraft Nett samt Statnett for oppdraget og gratulerer med nye Boltås Transformatorstasjon

Evenes skole og flerbrukshall til 220 millioner kroner: Et massivt løft



BYGGEPLASSEN: Ny og gammel bygningsmasse side om side. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen

Etter mange år med trange kår og midlertidige løsninger kan elever og lærere glede seg over den nye skolen og flerbrukshallen på Evenes.

Av - Jonas Ellingsen

- Det har blitt et fantastisk sluttprodukt der både elever, byggherre og vi som entreprenør er fornøyde, forteller prosjektleder Rune Stenberg i Peab Bjørn Bygg AS.

Byggeprosjektet til en samlet prislapp på over 220 millioner kroner er et stort økonomisk løft for Evenes kommune. Men anlegget som nå står ferdig innleder en helt ny hverdag for både elever, lærere og innbyggere, der skolen er revitalisert som møteplass og arena for felles aktiviteter.

- Med en flott aula, ny svømmehall, ny idrettshall med utstyr for nesten alle

aktiviteter samt et utenomhusanlegg med fotballbane og ballbinge, blir dette et samlingssted og et nav i kommunen, mener Stenberg.

Nybygg og rehabilitering

Prosjektet har omfattet oppføring av en ny skole for 1. til 10. trinn, og ny flerbrukshall med svømmehall. I tillegg har Peab rehabilitert eksisterende administrasjons- og skolebygg. Kontrakten omfatter også riving av eksisterende barne- skole og idrettshall, samt bygging av nærmiljøanlegg/uteskole og omlegging av vann og avløp.

Den nye skolen er ført opp i massivtre - og det er også brukt miljøvennlige materialer i interiør og innredning. Det er lagt vekt på at materialene både skal være holdbare og bidra til en god opplevelse.

Solvarme

Som i alle større og moderne bygg blir all energibruk og innneklima styrt av et sentralt driftsovervåkningsanlegg (SD).

Et jordvarmeanlegg med flere energi-brønner og varmevekslere er supplert med solfangere på taket. Det oppvarmede vannet ledes ut i gulv og radiatorer på skolen.

- Selv om vi har kommet et stykke ut på høsten, fungerer solfangerne over all forventning og bidrar med varmt vann på opp mot hundre grader. Dette vil gi betydelig gevinst i sommerhalvåret. Energigevinsten vil i likhet med solcellepaneler avta etter hvert som vinteren setter inn. Fordelen med solfangere er at energien høstes direkte som varmt vann og at det ikke blir tap av effekt, noe som er tilfellet med solceller og konvertering av elektrisitet, forteller Stenberg.

Ny tid

Moderne undervisningsløsninger preger forøvrig både klasserom og bibliotek i den nye skolen på Evenes, der kritt, tavle, bøker og papir i stor grad erstattes av smart-tavler, skjermer og digitalt innhold.

- Denne kontrakten var viktig for oss i Peab Bjørn Bygg, og vi har satt stor pris på tilliten fra byggherren. Å bygge samfunnsinstitusjoner som er så viktige i våre lokalsamfunn er noe av det som gir størst mening for et selskap som Peab og vår visjon om å være Nordens samfunnsbygger, sier administrerende direktør Gro Skaar.

Miljøfokus

På det meste har det vært 50 arbeidere i sving samtidig på byggeplassen, der entreprenørens unge lærlinger har vært sterkt representert.

- Peab har et sterkt fokus på å ha egne fagfolk og håndverkere og det inkluderer satsting på lærlinger. Derfor er det unge jenter og gutter på byggeplassene våre, poengterer Rune Stenberg.

- Har det vært spesielle utfordringer i prosjektet?

**Vi deltok i prosjektet med:
Himling • Maling • Flis og gulv**

PEAB
BOGSTRAND

Sentralbord: +47 480 50 200 • Besøksadresse: Mølnholtet 42 • 9414 Harstad
www.bogstrand.no

**Vi har levert betongen
til Evenes skole og
flerbrukshall**

Betongfabrikkene våre finner du her:
Harstad • Breistrand • Narvik

HGB Betong AS
Mercurveien 61 • 9408 HARSTAD
Telefon: 77 05 71 00 • www.hgb.no



HGB



FASADE: Fasaden og utearealet på nye Evenes skole tar form. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen

INTERIØR: Lys og luft preger interiøret på den nye skolen. I taket ser man et felt med spiller som demper lydrefleksjoner og bidrar til god akustikk. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen



- Vi renoverte den gamle barneskolen/administrasjonsbygget, og renovering er alltid utfordrende. Det krever ekstra fagkunnskap og vurderinger underveis. Samtidig er det noe av det mest miljøvennlige man kan gjøre; å gjenbruke det man allerede har. Vi kastet riktig nok endel gamle materialer, men før de havnet på deponiet var alt sortert, understreker prosjektlederen.

Han legger til at Peab Bjørn Byggs mål er å være bransjeledende på miljø og at selskapet var blant de første som gikk bort fra fossil oppvarming av byggeplassene med rene dieselvevarmere.

- Disse blir det forøvrig ikke tillatt å bruke fra nyttår. Vi bruker i dag mer

miljøvennlige løsninger fra Heatworks, som både er bra for klimaet og forholdene for de som jobber på byggeplassen, forteller Stenberg.



Fakta: Evenes skole og flerbrukshall

Beskrivelse: Nybygg og rehabilitering

Byggherre: Evenes kommune

Totalentreprenør: Peab Bjørn Bygg

Arkitekt: MDH Arkitekter

Byggetid: 2019 - 2021

Kontraktssum: 193 MNOK ekskl. mva.

Massivtre

Den nye skolen og flerbrukshallen er bygd i massivtre, noe prosjektleder og distriktssjef Rune Stenberg i Peab Bjørn Bygg AS synes er veldig positivt. Entreprenøren har de siste årene hatt flere store massivtreprosjekter, blant annet Alta omsorgssenter på totalt 24000 m², og Hadsel videregående skole i Stokmarknes.

- Våre erfaringer med massivtre som byggemateriale er gode. Miljøaspektet er selvsagt viktig, men vi

liker også godt å benytte godt treverk som hovedmateriale i byggeprosjekter. Det handler om å ta vare på våre norske byggetradisjoner.

Massivtre er lett å bearbeide og gir også mindre støv- og støyplager enn med andre byggemetoder. Vi har en motivert gjeng fagarbeidere og lærlinger som er svært fornøyd med å ha ferdigstilt nok et massivtreprosjekt her i nord, sier Stenberg.

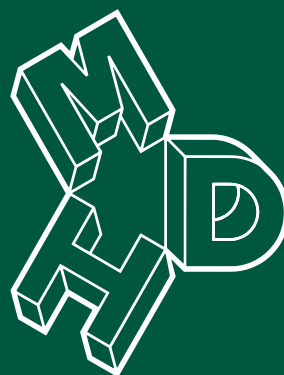
► *Selv om vi har kommet et godt stykke ut på høsten, fungerer solfangerne over all forventning og bidrar med varmt vann opp mot 100 grader.*



Hålogaland
Brannteknikk AS

Vi har levert passiv brannsikring på
Evenes skole og flerbrukshall

Tlf.: 45 78 46 05 • 8534 Liland
www.facebook.com/halbrannteknikk • post@bravatek.no



Arkitekturprosjektering i alle faser er utført av **MDH Arkitekter**.

Kontakt oss for prosjekter innen skole, idrett, kultur og næring.

www.mdh.no

Vi har levert stillas og lifter til Evenes skole og flerbrukshall



Byggesystemer Harstad AS

Adresse: Klubbholmen 7, Stangnesbasen, 9409 Harstad

Mobil: +4791758233 | Sentralbord: +4777019570

Nettside: bys.no | renta.no

RÅDGIVENDE INGENIØR

- BYGGHERRE-OMBUD
- VENTILASJON

Takk for oppdraget

sweco.no

SWECO
Sustainable engineering and design



OVERSIKT: Høsten 2020 var fundament og grunnmur for flerbrukshallen ferdig, og det var klart for å starte byggingen med massivtre. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen



AULAEN: Aualaen eller samlingssalen som den også kalles på skolen, har akustiske paneler som bidrar til svært gode lydforhold. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen



FLEBRUKSHALL: Fra arbeidene med bassenget i den nye flerbrukshallen. Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen

- Den nye skolen er flott og flerbrukshallen er et smykke.

Det er et stort løft etter flere år med plassmangel og utfordringer, sier Karstein Johnsen, som er rektor ved Evenes skole. Den nye skolen innleder en

ny og positiv æra etter lang tid med kummerlige forhold og midlertidige løsninger. Det startet med at ungdomsskolen brant ned til grunnen i romjulen for fem år siden. Brannen fant sted dagen før skolestart og gode råd var dyre.

- Nødløsningen ble å flytte ung-

domsskoleelevene inn på sykehjemmet den første måneden. Deretter ble alle spesialrom på barneskolen tatt i bruk som klasserom, forteller rektoren.

Aktivitet

Undervisningen pågikk i restene av en skole som både var gammel og slitt. Nå er det meste

erstattet med ny bygningsmasse - inkludert den gamle gymsalen er avløst av en helt ny og velutstyrt flerbrukshall med svømmebasseng.

- Hallen er virkelig et smykke og et stort løft i seg selv. I starten av november regner vi med at idrettslag lag og andre aktiviteter

for ungene på ettermiddagstid er i gang her på ettermiddagene. Også i aualaen med tilhørende kjøkken regner vi med en god del aktivitet fremover, både med klasser, foreldrestyrte aktiviteter og musikkskolen.

God lyd

Aualaen er utstyrt med elektronisk

Netglass Totalfasade AS har utført alt av glassarbeider på Evenes skole og flerbrukshall.

Vi er stolte av å ha vært entreprenør på et så flott bygg, og takker PEAB Bjørn Bygg AS for et godt prosjekt.

NETGLASS
TOTALFASADE

FASADEENTREPRENØR I NORD-NORGE

Curtain wall - Glasstak - Elementer - Vinduer - Dører - Trapper - Rekkverk - Interiør - Spesialarbeid
www.netglass.org



Vi har levert renseanlegg til basseng på Evenes skole og flerbrukshall

ENVIROPROCESS
TECHNOLOGY FOR WATER TREATMENT

Tlf. 40 00 68 70 • Billingstadsletta 26 • 1396 BILLINGSTAD • www.enviroprocess.com/nb



fra Oslo for å stille inn lyden på anlegget, og nå sist av artisten Ravi som hadde konsert på skolen nylig.

Både massivtreet og dempende flater bidrar til god akustikk. Her er det gjort en veldig god jobb og det er viktig i bygg der mange mennesker oppholder seg samtidig. De gode lydforholdene bidrar til at skolen oppleves som veldig god å oppholde seg i, forteller Johnsen.

Lærer fortsatt

- Vi er fortsatt i en fase der vi blir kjent med bygget og utstyret. Det gjenstår også å få ventilasjon og varme til å fungere som det skal på alle rom. Her vil vi bruke høstferien på å komme i mål, legger han til.

Ifølge rektoren har innflyttingen skjedd i tre etapper. Den nye ungdomsskolen ble tatt i bruk i oktober i fjor. Deretter kunne man flytte inn i den renoverte barneskolen/adminstrasjonsbygget i mai og flerbrukshallen i august. Skolen har til sammen 126 elever, der 41 er elever i ungdomsskolen.

flygel og har i likhet med resten av skolen veldig god akustikk.

- Dette er påpekt av flere. Blant annet av leverandøren som kom

Hurtigrutemuseet vant internasjonal prestisjepris

For totalentreprenør Peab Bjørn Bygg er det en fjær i hatten at vernebygget over MS Finnmarken på Hurtigrutemuseet fikk den internasjonale prisen European Steel Design Award 2021.



PRISUTDELING: Fra venstre: Bernhard Hauke (ECCS), Gunnar Næss (Link Arkitektur), Bente Westad (Link Arkitektur), Stian Johansen (Multikonsult) og Bjørn Allan Hall (Peab Bjørn Bygg).

Totalt 13 prosjekter fra hele Europa var nominert til prisen som ble delt ut 1. oktober under European Steel Design Awards 2021 i Brüssel. Innkjøpsjef Bjørn Allan Hall fra Peab Bjørn Bygg var på plass for å ta imot prisen på vegne av Peab, som var totalentreprenør i prosjektet.

- Som lokal samfunnsbygger er vi stolte over å ha fått være med på å prege sentrum av Stokmarknes

med dette fantastiske bygget. Det ble et spektakulært bygg, takket være et nært og godt samarbeid mellom arkitekter, rådgivende ingeniører, stålentreprenør, totalentreprenør og byggherre, sier Bjørn Allan Hall.

Vernebygget over MS Finnmarken er ca. 3600 kvadratmeter stort og består for det meste av stål og glass. Overbygget skal kunne bevege seg opp til åtte centimeter ved full storm og orkan, ved hjelp av

et "trekkspillsystem" over den eksisterende bygningsmassen.

- Mange lokale aktører har vært med på å dra i land dette prosjektet. Det har vært en enorm stå-på-vilje og en uredd og positiv holdning, som har bidratt til å gjøre det umulige mulig. Jeg tror vi alle synes det er stor stas å vite at vi har vært med på dette, sier Erik Fredriksen, Peabs anleggsleder i prosjektet.

Vi takker for oppdraget med bygging av Evenes skole og Flerbrukshall



Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen



Foto: Ørjan Marakatt Bertelsen

PEAB

BJØRN BYGG

www.peab.no

400 millioner til Nord-Norge

Innovasjon Norge bevilget 400 millioner kroner til nord-norsk næringsliv fra midten av juli til slutten av september. I tillegg har vi en egen oversikt for Svalbard for hele 2021 til og med september.

Beløpene fordeler seg med 205 millioner kroner til Nordland fylke og 195 millioner til Troms og Finnmark fylke. Samlet utgjorde tilskudd og lån i perioden 400 millioner kroner til landsdelen.

Vi ser at Norwegian Crystals AS i Glomfjord i Meløy kommune, (nyregistrert juli 2020) mottar 3 millioner kroner i "landsdekkende garanti". Selskapet har som formål av september 2020 "å delta i selskaper med formål å bearbeide og videreformidle silisiumprodukter og annet materiale". Solcelleindustrien satses videre på i Glomfjord.

Vi ser videre at Conceptomed AS på Ballstad i Vestvågøy kommune mottar bedriftsutviklingstilskudd på 1,2 millioner kroner. Formål: "Innovasjon med utvikling, produksjon, eierskap/salg av idéer med tilhørende produkter og rettigheter, samt eierinteresser forøvrig." En leverandør av "smart medisinsk utstyr", med store minustall på drift hvert tilgjengelige regnskapsår siden 2012, som får oss til å undres over hvorfor man skyter

offentlige penger inn i et selskap som ennå ikke har klart å gå med overskudd.

I Troms og Finnmark mottar Finnfjord AS landsdekkende innovasjonstilskudd på 44,5 millioner kroner. Smelteverkets formål: "Industri-, handels-, engros- og konsulentvirksomhet, samt skal det kunne delta i andre selskaper med økonomisk formål." Selskapet har vaket rundt milliarder i omsetning de siste to-tre tilgjengelige regnskapsårene, og har i ni av de ti siste årene hatt gode driftsresultater.

Det er hav- og kystfiskeselskapene som utgjør hovedvekten av tildelingene, i form av lavrisikolån på tilsammen 253 millioner av de totalt 399,6 millioner kronene som er tildelt i perioden.

Sum koronatiltak i 21 tilskudd er på 35,7 millioner av alle forskjellige tilskudd på 106,7 millioner kroner. Bedriftsutviklingstilskuddene alene for begge fylker totalt er på 8 millioner kroner. Landbrukstilskuddene utgjorde 2,3 millioner totalt i 9 tilskudd.

Når det kommer til Svalbard hittil i 2021, er hele 17 av de 19 overføringene koronatilskudd, og kun to aktører har mottatt distriktsutviklingstilskudd/næringsutviklingstilskudd. Det er IN Arktis (Innovasjon Norge Arktis) som har mottatt på 2,05 millioner, mens Longyearbyen Lokaltstyre fikk 100 000 kroner. De totale overføringer til Svalbard beløper seg til 13,3 millioner kroner så langt i 2021.

Tildelinger Nordland medio juli, august, september 2021

Kommune	Selskap	Type	Innvilget beløp	Innvilget dato	Lån - tilskudd - garanti
Meløy	NORWEGIAN CRYSTALS AS	Risikolån og garantier	3 000 000	19.07.21	G
Vestvågøy	VILLA LOFOTEN AS	Ekstraordinære tiltak	700 000	21.07.21	T
Narvik	BERGBJØRN FJELLSERVICE AS	Klynger og nettverk	744 000	23.07.21	T
Bodø	MOONSTONE RETREAT AS	Distriktsutviklingstilskudd	100 000	03.08.21	T
Vestvågøy	CONCEPTMED AS	Distriktsutviklingstilskudd	1 200 000	04.08.21	T
Vågan	LOFOTEN FILM COLLECTIVE AS	Klynger og nettverk	417 000	06.08.21	T
Øksnes	VESTERÅLEN MARINE OLJE AS	Ekstraordinære tiltak	2 200 000	18.08.21	T
Moskenes	SOLBJØRN AS	Lavrisikolån	21 000 000	19.08.21	L
Rana	VISIT PLURA AS	Landbrukstilskudd	1 000 000	23.08.21	T
Rana	VISIT PLURA AS	Landbrukstilskudd	40 000	23.08.21	T
Bodø	SIVERTSEN FJORDFISKE AS	Lavrisikolån	6 000 000	23.08.21	L
Bodø	RÅNESBRYGGA AS	Lavrisikolån	500 000	23.08.21	L
Rana	THE CORING COMPANY AS	Risikolån og garantier	3 000 000	24.08.21	G
Rana	THE CORING COMPANY AS	Risikolån og garantier	1 500 000	25.08.21	L
Værøy	BRØDRENE B. EIENDOM AS	Lavrisikolån	10 600 000	26.08.21	L
Værøy	JARLE BERGS SØNNER AS	Lavrisikolån	100 000 000	26.08.21	L
Værøy	BRØDRENE B. EIENDOM AS	Distriktsutviklingstilskudd	1 400 000	26.08.21	T
Sømna	KATHRINE HAUGEN	Landbrukstilskudd	135 000	30.08.21	T
Vefsn	NORWEGIAN WATER POWER SOLUTIONS AS	Distriktsutviklingstilskudd	650 000	02.09.21	T
Leirfjord	KENNETH ADOLFSEN	Lavrisikolån	2 250 000	02.09.21	L
Alstahaug	SINUS AS	Klynger og nettverk	750 000	09.09.21	T
Meløy	HENRIETTE AS	Lavrisikolån	3 000 000	14.09.21	L
Øksnes	STIG A. JOHNSEN AS	Lavrisikolån	11 500 000	15.09.21	L
Bodø	SALTSTRAUMEN HOTELL DRIFT AS	Ekstraordinære tiltak	3 988 000	16.09.21	T
Fauske - Fuosko	SPIR GARTNERI AS	Landbrukstilskudd	199 000	16.09.21	T
Fauske - Fuosko	SALTEN MATFESTIVAL	Landbrukstilskudd	150 000	16.09.21	T
Bodø	VISIT BODØ	Distriktsutviklingstilskudd	154 000	21.09.21	T
Røst	PEDERSEN HÅVARD VIKEDAL	Lavrisikolån	9 500 000	22.09.21	L
Vefsn	NORD GONDOL AS	Distriktsutviklingstilskudd	800 000	23.09.21	T
Dønna	OLE CHRISTIAN RØNNEBERG WIK	Lavrisikolån	8 000 000	24.09.21	L
Rana	MOMEK TAPPINGMATE AS	Innovasjonstilskudd	5 000 000	24.09.21	T
Rana	MOMEK TAPPINGMATE AS	Ekstraordinære tiltak	500 000	24.09.21	T
Vestvågøy	LIVE LOFOTEN AS	Ekstraordinære tiltak	1 072 000	28.09.21	T
Vestvågøy	LIVE LOFOTEN AS	Ekstraordinære tiltak	870 000	28.09.21	T
Vestvågøy	RETO EIENDOM ANS	Ekstraordinære tiltak	1 275 000	29.09.21	T
Gildeskål	NORWEGIAN SEAWEED ASSOCIATION AS	Innovasjonstilskudd	1 500 000	29.09.21	T
			204 694 000		

NORDNORSK RAPPORT

NORD-NORGES NÆRINGSLIVSAVIS

Vil du oppleve hvordan nordnorsk næringsliv griper mulighetene i Nordområdene, hvordan havbruk og fiskeri i nord skaper ringvirkninger og følge næringslivet i nord på pulsen? Da har vi kanskje jobben for deg.

Nordnorsk Rapport søker

Markedskonsulent

Vi søker deg som:

- Er over gjennomsnittet opptatt av samfunnet rundt deg
- Trives med kundekontakt og salg
- Er selvstendig, målbevisst og resultatorientert
- Er en "Ja"-person som er motivert, våken og systematisk

Vi tilbyr:

- Gode lønnsbetingelser, eventuelt frilansordninger
- Interessant portefølje
- Interessante kunder
- God salgsstøtte

Høres dette interessant ut? Send en kortfattet søknad med CV og referanser til: dag@nnrapport.no. Ønsker du å snakke med oss svarer ansvarlig redaktør Dag Danielsen gjerne på telefon 48 42 94 72.

Tildelinger Troms og Finnmark medio juli, aug., sept. 2021

Kommune	Selskap	Type	Innvilget beløp	Innvilget dato	Lån - tilskudd - garanti
Troms og Finnmark	IN Arktis	Distriktsutviklingstilskudd	3 000 000	16.07.21	T
Bardu	TORFINN SVENKERUD MOTRØEN	Lavrisikolån	300 000	17.07.21	L
Båtsfjord	APART(E)STUDIO AS	Oppstartstilskudd	100 000	22.07.21	T
Harstad - Hårsttåk	SCALE PROTECTION AS	Ekstraordinære tiltak	315 000	22.07.21	T
Tromsø	NATUR OG UTFORDRING AS	Ekstraordinære tiltak	690 000	26.07.21	T
Tromsø	PHARMA HOLDINGS AS	Internasjonale tilskuddsprogrammer	2 050 000	27.07.21	T
Lyngen	FERMIN FISK AS	Lavrisikolån	1 600 000	13.08.21	L
Harstad - Hårsttåk	KUPA AS	Distriktsutviklingstilskudd	800 000	13.08.21	T
Lyngen	FERMIN FISK AS	Risikolån og garantier	150 000	13.08.21	L
Lyngen	CAMARO FISKERISELSKAP AS	Ekstraordinære tiltak	3 500 000	17.08.21	T
Lyngen	CAMARO FISKERISELSKAP AS	Risikolån og garantier	4 500 000	17.08.21	L
Deatnu - Tana	GJERMUND SKØIEN VARSJ	Risikolån og garantier	1 075 000	17.08.21	L
Hammerfest	CRUISENETTVERK NORDNORGE OG SVALBARD SA	Distriktsutviklingstilskudd	89 000	18.08.21	T
Tromsø	DRYTECH AS	Distriktsutviklingstilskudd	150 000	18.08.21	T
Hammerfest	CRUISENETTVERK NORDNORGE OG SVALBARD SA	Distriktsutviklingstilskudd	130 000	19.08.21	T
Tromsø	SOMMARØY ADVENTURE TROMSØ AS	Ekstraordinære tiltak	1 498 000	20.08.21	T
Tromsø	SPACELAB AS	Oppstartstilskudd	100 000	20.08.21	T
Vadsø	AURORA REHABILITERINGSKLINIKK AS	Oppstartstilskudd	100 000	20.08.21	T
Målselv	TRETOPPHYTTER STENBAKKEN	Oppstartstilskudd	100 000	20.08.21	T
Kvæfjord	DALHEIM GÅRDSYSTERI AS	Landbruksstilskudd	54 000	23.08.21	T
Karlsøy	ELEMENTS ARCTIC CAMP AS	Ekstraordinære tiltak	254 000	25.08.21	T
Skjervøy	ARNØYTIND AS	Lavrisikolån	90 000 000	26.08.21	L
Hasvik	HASVIK HOTEL AS	Ekstraordinære tiltak	2 988 000	26.08.21	T
Porsanger - Porsångu - Porsanki	FINNMARK TURBUSS AS	Ekstraordinære tiltak	1 480 000	26.08.21	T
Senja	WANDERING OWL AS	Ekstraordinære tiltak	2 836 000	31.08.21	T
Harstad - Hårsttåk	BORALITECH AS	Oppstartstilskudd	100 000	31.08.21	T
Nordreisa - Ráisa - Raisi	BUSSRING AS	Ekstraordinære tiltak	900 000	03.09.21	T
Tromsø	ABEL TECHNOLOGIES AS	Ekstraordinære tiltak	1 270 000	08.09.21	T
Lyngen	AURORA SPIRIT DISTILLERY AS	Distriktsutviklingstilskudd	256 000	08.09.21	T
Senja	FLAKSTADVÅG LAKS AS	Innovasjonstilskudd	3 800 000	08.09.21	T
Senja	FINNFJORD AS	Innovasjonstilskudd	44 500 000	08.09.21	T
Hammerfest	HAMMERFEST TURIST AS	Ekstraordinære tiltak	1 160 000	09.09.21	T
Lyngen	AURORA SPIRIT DISTILLERY AS	Distriktsutviklingstilskudd	545 000	10.09.21	T
Alta	JØRN VIDAR ROMSDAL	Landbruksstilskudd	84 000	10.09.21	T
Alta	JØRN VIDAR ROMSDAL	Lavrisikolån	156 000	10.09.21	L
Alta	GEIR KRISTENSEN	Landbruksstilskudd	447 700	10.09.21	T
Alta	GEIR KRISTENSEN	Lavrisikolån	831 700	10.09.21	L
Karlsøy	NORBERG AS	Lavrisikolån	1 500 000	14.09.21	L

Karlsøy	NORBERG AS	Risikolån og garantier	250 000	14.09.21	L
Kvænangen	NÁVUONA 1910 AS	Innovasjonstilskudd	31 500	14.09.21	T
Sør-Varanger	PASVIKTURIST AS	Ekstraordinære tiltak	950 000	15.09.21	T
Alta	EVOLO TECHNOLOGIES AS	Innovasjonstilskudd	31 500	15.09.21	T
Nordkapp	KARL FREDRIK HANSEN	Lavrisikolån	1 440 000	15.09.21	L
Balsfjord	RONALD SIGURD NORHEIM	Lavrisikolån	350 000	16.09.21	L
Tromsø	ARGEON SURVEY AS	Ekstraordinære tiltak	4 600 000	22.09.21	T
Balsfjord	AUDUN TRÅSDAHL WESTERBEEK	Lavrisikolån	1 537 500	24.09.21	L
Alta	MIKALSEN SAMDRIFT DA	Landbruksstilskudd	620 000	24.09.21	T
Alta	MIKALSEN SAMDRIFT DA	Lavrisikolån	1 153 000	24.09.21	L
Dyrøy	DYRØYMAT AS	Distriktsutviklingstilskudd	140 000	24.09.21	T
Kvæfjord	SKARPSNO GÅRD ANS	Landbruksstilskudd	55 000	24.09.21	T
Målselv	BARDUFOSS HOTELL DRIFT AS	Ekstraordinære tiltak	2 650 000	27.09.21	T
Deatnu - Tana	REIN FISK AS	Lavrisikolån	7 510 825	30.09.21	L
Hammerfest	NTU ARTIC AS	Klynger og nettverk	220 000	30.09.21	T
			194 948 725		

Tildelinger Svalbard 2021

Kommune	Selskap	Type	Innvilget beløp	Innvilget dato	Lån - tilskudd - garanti
Svalbard	BETTER MOMENTS AS	Ekstraordinære tiltak	164 000	16.02.21	T
Svalbard	WILDPHOTO TRAVEL AS	Ekstraordinære tiltak	183 000	16.02.21	T
Svalbard	SVALBARD ADVENTURES AS	Ekstraordinære tiltak	240 000	16.02.21	T
Svalbard	SVALBARD ADVENTURES AS	Ekstraordinære tiltak	380 000	16.02.21	T
Svalbard	SVALBARD ADVENTURES AS	Ekstraordinære tiltak	725 000	16.02.21	T
Svalbard	BETTER MOMENTS AS	Ekstraordinære tiltak	179 000	16.02.21	T
Svalbard	WALRUS AS	Ekstraordinære tiltak	104 000	16.02.21	T
Svalbard	MARY-ANNS POLARRIGG AS	Ekstraordinære tiltak	455 000	19.02.21	T
Svalbard	SVALBARD CATERING AS	Ekstraordinære tiltak	1 000 000	19.02.21	T
Svalbard	SPITZBERGEN REISEN AS	Ekstraordinære tiltak	1 050 000	19.02.21	T
Svalbard	BACKYARD SVALBARD AS	Ekstraordinære tiltak	128 000	19.02.21	T
Svalbard	ARCTIC HUSKY TRAVELLERS AS	Ekstraordinære tiltak	112 000	19.02.21	T
Svalbard	SVALBARD HUSKY AS	Ekstraordinære tiltak	1 150 000	19.02.21	T
Svalbard	HURTIGRUTEN SVALBARD AS	Ekstraordinære tiltak	1 050 000	01.03.21	T
Svalbard	IN Arktis	Distriktsutviklingstilskudd	2 050 000	10.03.21	T
Svalbard	WILDPHOTO TRAVEL AS	Ekstraordinære tiltak	183 000	22.03.21	T
Svalbard	VISIT SVALBARD AS	Ekstraordinære tiltak	3 450 000	25.03.21	T
Svalbard	BASECAMP EXPLORER SPITSBERGEN AS	Ekstraordinære tiltak	645 000	26.03.21	T
Svalbard	LONGYEARBYEN LOKALSTYRE	Distriktsutviklingstilskudd	100 000	23.05.21	T
			13 348 000		



Consto Anlegg Nord er med på det grønne skiftet!

Nylig har Consto Anlegg Nord overlevert prosjektene Innseiling Bodø og Havøygavlen vindkraftverk.

I Bodø har selskapet i samarbeid med Kystverket utført omfattende rydding av sjøbunnen i Bodø Havn. Miljøfarlige stoffer er mudret opp og deponert på trygg måte i et nyetablert strandkantdeponi. Prosjektet har pågått siden senhøsten 2019.

I Havøysund har Consto Anlegg Nord AS bygget veier, fundamenter og infrastruktur i grunnen for Arctic Wind. Havøygavlen vindpark er verdens nordligste vindpark og ble etablert i 2002. Vindparken blir i 2020-21 fornyet og de 15 opprinnelige turbinene erstattes av 9 nye og mer effektive turbiner. Det nye vindkraftverket forventes å være i produksjon i løpet av 2021.

Andre pågående prosjekter i selskapets portefølje er Salten Transformatorstasjon og E6 Ballangen. Salten Transformatorstasjon er en ny regional trafostasjon som skal styrke og gi trygghet for kraftdistribusjonen i Nord. Byggherre er Statnett SF. E6 Ballangen er et samferdselsprosjekt hvor E6 legges utenom Ballangen sentrum. Tiltaket medfører kortere reiseveg for forbipasserende og mindre trafikkbelastning i Ballangen Sentrum. Byggherre er Statens Vegvesen.

Selskapet leverer de fleste anleggsprosjekter, herunder grunnarbeid, infrastruktur og betongkonstruksjoner. Landbasert fiskeoppdrett og andre industriprosjekter er nye satsningsområder for Consto Anlegg Nord.

Ta gjerne kontakt om deres prosjekt.

Kontaktperson: Fredrik Okkenhaug, fredrik.okkenhaug@consto.no – telefon 924 18 399.

-VI HOLDER DET VI LOVER

-CONSTO-

Consto Anlegg Nord AS har kontorer i Tromsø, Bodø og Narvik.