

Se på verdiskaping - ikke antall biler!



NHO krever bedre tilgjengelighet og lavere priser på fly for at landsdelen skal være konkurransedyktig og attraktiv for folk, sier seniorrådgiver Charlotte Lindquister. Side 7

Landsdelens største samferdselsutredning



KVU Nord-Norge skal ta for seg hele samferdselssektoren. Aldri tidligere har det vært gjort en så grundig utredning. Side 10

Et argument for Nord-Norgebanen?



Vil NATO-utvidelsene og Ukrainakrigen føre til at Nord-Norges hovedstad Tromsø og andre nordnorske strategiske knutepunkt får jernbane, i ikke alt for uoverskuelig framtid? Side 25

Transportbransje i omstilling



Det er store forandringer på listetoppen over de største nordnorske transportselskapene. Se våre lister over de største transport-, anleggs- og gruveselskapene i Nord-Norge! Side 11

Mineraler for 8000 milliarder



Photo by usgs on Unsplash

Nord-Norge har gode forutsetninger for å finne enda flere mineralressurser i berggrunnen. Norge ligger likevel langt etter i utforskning og kartlegging av mineralforekomster sammenlignet med nordlige Sverige, Finland og Russland.

- Vi ønsker en ny minerallov som effektiviserer og forenkler regulering av leting, undersøkelser og utvinning, sier generalsekretær i Norsk Bergindustri, Anita Helene Hall.

Les mer på side 38 og 39



Mo Industripark: Norges grønne industrihovedstad

Den største enkeltinvesteringen i norsk landbasert industri noen gang? Freyrs endelige investeringsbeslutning om å bygge batterifabrikk i Mo i Rana betyr at 17 milliarder kroner skal investeres i gigantfabrikken. Industriområdet som en gang var arena for malmbasert stålproduksjon, blir Norges ledende industriklynge for grønn industri. Side 46

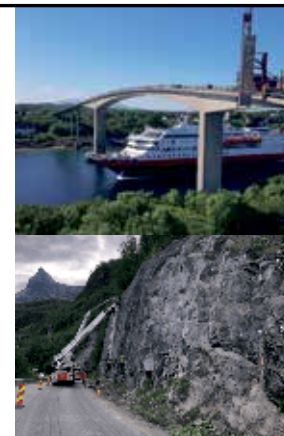


VISINOR Vi sikrer Norge

Visinor AS har spesialkompetanse på betongrehabilitering og fjellsikring. Høy kompetanse og lang erfaring gjør oss til ditt tryggeste valg.

Vi er innovative og pålitelige i våre leveranser, og offensive når det kommer til besluttsomhet og arbeidsglede.

Med ca. 100 spesialtrente fagfolk og en fleksibel utstyrsark påtar vi oss oppdrag i hele Norge og Sverige. Vi påtar oss gjerne de mest krevende jobbene, og dekker hele landet.



Leder

Politikk er mer enn penger

■ Når forskere finner ut at det ikke bare er prislappen som styrer samferdselspolitikken i dette landet, så er det godt nytt for Nord-Norge.

■ Denne uken legger regjeringen frem statsbudsjettet for neste år, og det vel knapt en norsk statsråd som til de grader har jobbet for å dempe forventningene til sitt eget budsjett som samferdselsminister Jon-Ivar Nygård. Det samferdselspolitiske langtidsvarelet for Nord-Norge ser ut til å by på gråvær, gråvær og mer gråvær.

■ Bakgrunnen er denne: Lav arbeidsledighet, krigen

i Ukraina, høy inflasjon og stigende rente gjør at regjeringen mener seg tvunget til å sette de økonomiske bremsene på. Det er heller ingen bombe at de sektorer som bruker mest penger må ta de største kuttene, og samferdsel er en av de virkelig store. Nasjonal Transportplan (NTP) 2022 - 2033 var den største planlagte satsingen på samferdsel i Norge noen gang, og hadde investeringer på 1 200 milliarder kroner. De fleste skjønner at det her vil komme mange utsettelser. Og skuffelser.

■ I slike tider er det viktig at politikerne tar beslutninger på et solid grunnlag. Når

kampen om kronene blir tøffere må vi bruke pengene på mest mulig riktig måte. Spørsmålet er bare hvilke kriterier som skal legges til grunn. Er det kun prislappen eller skal andre faktorer telle like mye? Det har historisk vært all mulig grunn for Nord-Norge til å være misfornøyd med den økonomiske uttellingen i Nasjonal Transportplan (NTP), og de som har vært mest kritiske har ofte argumentert med at det er kun såkalt samfunnsøkonomiske hensyn som blir tatt. Altså; pengene har gått dit det bor mest folk og er mest trafikk. Sørover.

■ Når Nordnorsk Rapport

i denne utgaven videreformidler at norske forskere finner ut at dette slett ikke stemmer, så er det positivt for Nord-Norge. Forskerne finner ut at når pengene til samferdselsprosjekter deles ut, så teller både distriktpolitiske og fordelingspolitiske hensyn. Dette foregår i såpass stort omfang at i NTP 2018 - 2029 ble nytteverdien av planlagte prosjekter satt til minus 179 milliarder. I Sverige var trenden den samme. Der har den nasjonale transportplanen gått fra pluss i nytteverdi til minus 70 milliarder.

■ Det betyr slett ikke at vi skal være fornøyd med

Nord-Norges uttelling innen samferdsel. Vi burde hatt mye mer. Men det betyr at vår argumentasjon ikke er bortkastet. Det handler om å legge enda mer trykk bak.

■ Dersom begrep som distriktpolitikk og fordelingspolitikk fremdeles skal ha noen mening, så må denne politikken ha jevnlig påfyll av innhold. Innhold i denne sammenheng betyr penger til å investere og vedlikeholde infrastruktur, og her er det ingen grunn til nordnorsk beskjedenhet – uansett hvor mye gråvær samferdselsministeren leverer.



Innhold

Nr. 4 - 2022

Med rock som profesjon	3	Bare smuler igjen når flyplassene får sitt?	32
Utdanning med jobbgaranti	4	Mer penger. Mindre lønnsomhet.	33
Styrker ansattes rettigheter	5		
Transport		Vann og avløp	
Frykter at Lofoten taper i kampen om kronene i NTP	6	Kommunene i Nord-Norge må bruke 46 milliarder	
Se på verdiskaping - ikke antall biler	7	på vann og avløp: - Hvem tar regningen?	34
Manglende vedlikehold av vinterveier: - Fra vondt til verre	8	VA-utfordringen i Nord-Norge	35
Tidens største samferdselsutredning	10	Bergverk og gruvedrift	
Transportbransjen: Bransje i omstilling	11	Ny milliardindustri på havbunnen?	36
Widerøe størst	12	Mineraler for 8000 milliarder	38
Saltens Gruppen: Lokal forankring	13	Vil ha en enklere lov	39
Hurtigruten: Utfordringer i kø	14	Hektisk i Skandinavias største havn	40
Havila Kystruten: Kronglete oppstart	15	Suksess, men usikker framtid	40
Han flyttet sørover for å prøve lykken i 2018. Nå har		Stabilt for Narvik Havns største aktør LKAB	41
Andreas (36) flyttet hjem og blitt sjef for ti ansatte:		Svalbards kullutvinning: Viktig forlengelse	42
- Det har vært hektisk	17	Ringvirkninger av gruvedrift på Svalbard: Hva nå?	43
Pleymys Transport, størst i nordøst	18	Gruveselskapet Nussir: Må ha penger for å fullføre	44
Samferdsel		Nordic Mining: Nord-Norge satt på vent	45
Mellomstore transportselskaper: Sterk lokal forankring	20	Mo Industripark: Norges grønne industrihovedstad	46
Nytt steg mot et grønt skifte	22		
- Men først må vi berge bedriftene	23	Et godt, grønt år	47
Det kan hende vi må se på Nord-Norgebanen på nytt	24	Sikrer grønnere og mer effektiv drift av vegene	
Vil krigen i Ukraina bli et argument for Nord-Norgebanen?	25	i Nord-Troms og Alta-området	48
Utbyggere av vei/samferdsel: 80 prosent på de 3 store	26	Stiller nye krav til alle entreprenører	49
Målselv Maskin og Transport: Suverent mest lønnsom	27	Innovasjon	
Store entreprenører: Tilbake i pluss	28	Positive vedtak fra Innovasjon Norge siste periode	50
Consto: Suverent størst	29		
Godt samarbeid og tålmodige bilister	30		

NORDNORSK RAPPORT

NORD-NORGES
NÆRINGS-
LIVSAVIS

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
Knut Ørjasæter
Bjørn Arne Johansen
Bjørn Tore Bjørsvik
Bjørn Hildonen

**ANNONSER
GRAFISK PRODUKSJON**

Markedskonsulent
Mette Bårdsen
Tlf.: 96 70 21 09
mette@nnrapport.no

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

Trykk
Polaris Trykk, Harstad

**ABONNEMENT
ADRESSE**

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

Årsabonnement
kr 1200,- pr. år

Postadresse
Mikael Olsensveg 52,
9022 Krokeldalen

Forretningsadresse
Styrmannsveien 13,
9014 Tromsø

Hjemmeside
www.nnrapport.no

Vi siterer

"Oslo er et imperium med en koloni som heter Norge."
- Georg Johannesen, norsk forfatter og professor i retorikk (1931-2005)

"For meg har Jesus vært et forbilde. Det jeg liker ved ham, er nettopp at han er så inkluderende. Han spiser med tollere og syndere og skjøger, som de blir kalt i Bibelen. Det synes jeg er et fint forbilde å ha."
- Haakon, kronprins

"Alle ville ha det godt, hvis ingen andre hadde det bedre."
- Storm P., dansk humorist (1882-1949)

"De levde som ville dyr. De hverken røkte eller drakk."
- Aksel Sandemose, dansk/norsk forfatter (1899-1965)

Lensmannen

Rundt klokka to på natten ser han plutselig en bil litt lengre frem, som vinger frem og tilbake i veibanen. Han setter på blålysene, og får stanset bilen. Han går bort til bilen. Der sitter det en gammel mann, som ruller ned ruten.

Lensmannen spør: - God aften, kan jeg få se vognkort og førerkort? Hvor skal så De så sent på natten?

Mannen svarer: - Jeg er på vei til en forelesning om alkoholmisbruk, og den negative effekten det har på kroppen. Samt farene ved å røyke, fyllekjøring, og det å være oppe seint om natta.

Da spør lensmannen: - Virkelig? Men hvem i all verden er det som har disse forelesningene, klokken 2 på natta?

Da svarer mannen: - Det er kjerringa det...



LANG KARRIERE: Sivert Høyem kan se tilbake på en lang karriere, som både har gitt kunstnerisk og økonomisk uttelling. Pressefoto: Knut Aaserud.

Med rock som profesjon



NY GIV: Et gjenforent Madrugada spiller for fullsatt scene i Norge og Europa denne høsten. "Chimes at Midnight" er bandets første plate på 14 år. Fra venstre: Frode Jacobsen, Sivert Høyem og Jon Lauvland Pettersen. Pressefoto: Knut Aaserud.

Madrugada og vokalist Sivert Høyem har vært blant de fremste musikalske ambassadørene for Nord-Norge.

Av – Jonas Ellingsen

Madrugada sa takk for seg i 2008 etter å ha gitt ut seks kritikerroste album. Bandet tok pause på ubestemt tid etter at gitarist Robert Burås brått gikk bort året før.

- Madrugada kunne da se tilbake på noen eventyrlige år, som toppet seg i 2005 med megahiten Lift Me, Spellemannspris og suveren dominans på VG-lista.

- Rockebandet har befestet en tilsynelatende uovervinnelig posisjon i norsk musikkliv, skrev VG den gang.

Soloartist

Men Sivert Høyems karriere som soloartist har fortsatt uavbrutt frem til i dag. Den mørke og unike stemmen har satt sitt

preg på seks studioalbum og et livealbum.

Den opprinnelige vesterålingen har ingen grunn til å angre på yrkesvalget, verken av kunstneriske eller økonomiske hensyn. Inntektene har variert i takt med utgivelser og aktivitet, men artisten har så absolutt hatt til salt i maten underveis.

Lønnsomt

I rekordåret 2016 hadde Høyems selskap Hektor Grammofon AS, der han er eneste aksjonær, en omsetning på nær 24,8 millioner kroner. Resultatet før skatt ble på 5,1 millioner kroner, en betydelig økning fra det tidligere toppåret i 2014, da omsetningen var på ti millioner kroner og overskuddet på 1,3 million kroner.

I 2017 og 2019 lå selskapets inntekter på mellom syv og åtte millioner kroner. I tillegg til god lønn tok Høyem ut utbytte på mellom 1 og 2,5 millioner kroner hvert eneste år i perioden fra 2010 til 2017.

Vesteråling

I 2020 og 2021 har selskapet derimot hatt en mer beskjeden omsetning. I fjor omsatte Hektor Grammofon AS for 2,98 millioner kroner og hadde et overskudd på rundt 1,2 million. Artisten hadde en lønn på vel 700.000 kroner men tok ikke ut utbytte. Selskapet hadde ved utgangen av 2021 en egenkapital på 4,8 millioner kroner.

Høyem vokste opp i bygda Kleiva utenfor Sortland. Som så mange andre musikkinter-

esserte ungdommer i regionen startet han sin karriere på Rock Mot Rus (RMR) på Andøya i Vesterålen. På 1990-tallet var han med å starte gruppa Abbey's Adoption som etterhvert ble kjent som Madrugada, etter manges mening et av tidenes største norske rockeband.

Etterspill

Bandet fikk uforutsatt oppmerksomhet i 2012, da fiolinisten Matias Monsen trakk Madrugada for retten og krevde medopphavsrett og økonomisk vederlag for sitt bidrag på megahiten Lift Me.

Låten ble laget av bassist Frode Jacobsen, og spilt inn allerede i 2001. Den ble derimot ikke en hit før i 2005, i en duettversjon med Ane Brun, der fiolinist

Monsen hevdet at hans bidrag var med på å definere låtens identitet. Partene inngikk et forlik to dager før saken skulle opp i Oslo tingrett.

Tilbake

Nå er bandet tilbake etter 14 år, og anmelderne sto i kø med rosende ord da albumet «Chimes at Midnight» ble sluppet i januar. Ni av videoene til albumet er spilt inn på hjemlige trakter i Vesterålen. Trioen var uenige om det meste rundt innpakning og presentasjon av ny plate, men ikke om lokasjon for filmene.

- Vi er fra Vesterålen, og det er en spektakulær plass. Det kunne vi alle enes om, sa Sivert Høyem under filmslipset.



HamcoGarasjen
Høy kvalitet til konkurransedyktig pris

HAMCO
BYGG

Tlf. 77 87 01 23 / hamcobbygg.no

Betong fra Tromsø, Alta, Hammerfest, Kirkenes, Tana og Vadsø

- **FERDIGBETONG I REGION NORD**
– til alle typer byggeprosjekter fra blandeverk i Hammerfest, Kirkenes, Vadsø, Tana, Alta og Tromsø. På store prosjekter rigges mobile fabrikker.
- **BETONGTRANSPORT OG -PUMPING**
– med våre biler og erfarne sjåførere.
- Til prosjekter leveres også **ELEMENTER** for sikring av tunneler, samt **AVLØPSSYSTEMER** i betong

Ølen Betong
www.olenbetong.no | mail@olenbetong.no

Alta: 47 80 50 00
Hammerfest: 78 41 97 00
Kirkenes/Vadsø/Tana: 93 43 09 00
Tromsø: 77 68 18 62
Hovedkontor: 53 77 52 00

Kontakt nærmeste avdeling for informasjon.

Utdanning med jobbgaranti

Treffer du en nordnorsk yrkessjåfør på veien, er det store sjanser for at vedkommende tok lappen på Melbu i Hadsel.

Av - Jonas Ellingsen

Siden starten i 1975 har skolen i Hadsel utdannet rundt 2500 yrkessjåførere. Dette semesteret er kullet på 24 elever. Søker tallet ligger i snitt fra 60-80, der de fleste er menn mellom 25-30 år. Stadig flere kvinner velger en arbeidsplass bak rattet, men de utgjør bare ca fem prosent av søker massen.

Utdanninga har kanskje aldri vært mer etterspurt i markedet enn nå. Sjøførmangelen begynner nemlig å bli merkbart i Norge.

- Her blir man ikke utdannet til ledighet. Yrkessjåfører er garantert jobb etter utdanning.



ETTERSURT: Med utdanning som yrkessjåfør er du garantert jobb, sier lærerne ved landslinje for yrkessjåfører i Hadsel. Fra venstre: Asle Marthinussen, Gunnar Hansen, Anders Pedersen og Silje Christine Bostad.

Siden kurset er gratis og bare varer i 19 uker, må det ansees som en rask og rimelig inngangsbillett til et yrke, forteller avdelingsleder Gunnar Hansen.

Ledige jobber

Generasjonsskifte i næringen og lite rekruttering av unge de siste tiårene har ført til at det står mange ledige jobber og venter. Mange utenlandske sjåførere har også flyttet tilbake til hjemlandet, der lønningene har steget de siste årene. Det merker transportselskapene og spesielt busselskapene, som sliter med å rekruttere nye sjåførere.

Som om ikke det var nok; lærerne som skal utdanne morgendagens yrkessjåfører begynner også å bli mangelvare.

Dedikerte elever

Mye har endret seg siden 70-tallet, da trailersjåfør var et av de tøffeste yrkene som fantes. Sjøførlærer Asle Marthinussen ble pensjonist i fjor, etter å ha jobbet på skolen siden 80-tallet. Han ser stor forskjell på elevene før og nå.

- Før hadde vi mange dedikerte elever som hadde gjort et klart yrkesvalg. Det var dette de ville jobbe med, og de hadde gjerne ballast fra en familiebedrift innen transport. Nå har vi flere elever som kanskje ikke hadde sjåførutdanning som førstevalg. Det er mange andre yrker og karriereveier som fanger unge i dag, forteller han.

Yrke som livsstil

I dag er faget yrkessjåfør verken



JOBBAK RATTET: Silje Christine Bostad trives bak rattet i lastebilen og som lærer på yrkessjåfør i Hadsel. Foto: Jonas Ellingsen

preget av høye lønninger eller status. Det er også et krevende yrke, der sjåføren har et stort ansvar og risikerer tildels svært saftige bøter ved brudd på hviletid eller andre bestemmelser. Det er små marginer for feil og forglemmelser.

- Det viktige transportfaget er modent for et løft. Uten

lastebilene vil Norge stoppe opp, så yrket fortjener både anseelse og attraktive lønninger. Samtidig ser vi at mange av de som satsar og blir i yrket trives veldig godt. Livsstil, jobb og yrkesstolthet henger tett sammen for denne gruppen, og de kan ikke tenke seg å gjøre noe annet, slår lærerne fast.

THERMOWIPER

El oppvarmet vindusvisker

THERMOWIPER er en billig, effektiv og fleksibel løsning av problemet med ising av vindusviskerbladene. Selges hos de fleste lastebilverksteder.



Se thermowiper.no for mer informasjon



Import og salg: THERMOWIPER NORWAY AS
Stubben 5, 3830 Ulefoss
Telefon: 35 94 53 33 • Mobil 950 38 559
e-post: post@thermowiper.no

Landslinje yrkessjåfør

Det er 11 landslinjer som tilbyr denne utdanningen i Norge. De tre nordligste ligger i Alta, Hadsel og Stjørdal.

Kurset varer i 19 uker. Undervisningen er gratis, og de fleste bøkene er tilgjengelig på biblioteket. Det er imidlertid prøvegebyr til Statens vegvesen.

I Hadsel tilbys opplæring i klasse C, CE og D (lastebil, vogntog og buss). Videre får du truckføreropplæring og vegtransport av farlig gods (ADR).

Skolen disponerer blant annet 5 vogntog,

semitrailer, 1 buss, trucker og forskjellig utstyr som brukes i håndtering av gods. Skolen disponerer også kjøresimulator (ny våren 2022).

Kurset gir yrkessjåførkompetanse i Gods- og Persontransport i forhold til opplæringskrav i Forskrift om grunnutdanning for yrkessjåfører - Yrkessjåførforskriften.

Tilbudet gjelder for voksne over 21 år og lærlinger. Lærlinger med transport og logistikk prioriteres. Andre VG2 program kan også vurderes.

Styrker ansattes rettigheter

MIDLERTIDIG ANSETTELSE: Fra 1. juli 2022 er det ikke adgang til å ansette arbeidstakere på generelt grunnlag i inntil 12 måneder.

Photo by umit-yildirim on Unsplash

Flere nye bestemmelser som trådte i kraft 1. juli har betydning for maskinentreprenører og transportører.

De viktigste er:

- Den generelle adgangen til midlertidig ansettelse er opphevet
- Kollektiv søksmålsrett mot ulovlig innleie er gjeninnført.
- Ny åpenhetslov for bedre arbeidsforhold

Midlertidig ansettelse

Fra 1. juli 2022 var det ikke lenger adgang til å ansette arbeidstakere på generelt grunnlag i inntil 12 måneder. Den generelle adgangen til midlertidig ansettelse i arbeidsmiljøloven § 14-9 andre ledd ble da opphevet. Etter 1. juli 2022 vil adgangen til å ansette midlertidig i all hovedsak være begrenset til situasjoner der det foreligger et særlig og tidsavgrenset behov for arbeidskraft, f. eks. ved vikariat, for praksisarbeid, for deltakere i arbeidsmarkedstiltak i regi av NAV, og for deltakere i den organiserte idretten.

Mister viktig verktøy

Regjeringen hadde forslaget ute på høring i januar, og Maskinentreprenørenes Forbund (MEF) var blant organisasjonene som stilte seg i høringssvaret negativ til endringen.

MEF mener mulighet til å ansette midlertidig for en periode på inntil tolv måneder, utgjør et av flere verktøy som bedriftene kan benytte for å inkludere flere av de som står i fare for å havne utenfor arbeidslivet.

Kollektiv søksmålsrett

Regler om kollektiv søksmålsrett gjeninnføres i arbeidsmiljøloven. Dette betyr at fagforeninger i en virksomhet som har leid inn arbeidstakere fra bemanningsforetak, kan reise søksmål i eget navn om lovligheten av slik innleie. Etter 1. juli er dette regulert i arbeidsmiljøloven § 17-1 (5).

Åpenhetsloven

Den nye Åpenhetsloven trådte i kraft 1. juli 2022. Åpenhetsloven stiller krav til hvordan større bedrifter skal ivareta grunnleggende menneskerettigheter og anstendige arbeidsforhold i egen virksomhet, hos forretningspartnere og i leverandørkjeden.

Fra 1. juli 2022 gjelder et informasjonskrav, slik at enhver kan be om skriftlig informasjon fra bedrifter som omfattes av loven, om hvordan virksomheten håndterer faktiske og potensielle negative konsekvenser knyttet til aktsomhetsvurderingen etter åpenhetsloven.

- Vi forventer at berørte virksomheter nå er i gang med arbeidet med åpenhetsloven. Dette innebærer at virksomhetene har på plass systemer for å ta imot og besvare informasjonskrav, uttaler Forbrukertilsynet, som er tildelt oppgaven med å veilede om og føre tilsyn med loven

Bilpleie, dekklagring og dekkskift

Det er fastsatt en forskrift som etablerer en godkjenningsordning for virksomheter som tilbyr manuell bilpleie, dekklagring og dekkskift. Det vil ikke være lovlig å kjøpe tjenester fra virksomheter som ikke er godkjent eller har søknad under behandling etter reglene i forskriften.

Ordningen innebærer at virksomhetene må dokumentere overfor Arbeidstilsynet at de oppfyller enkelte

allerede lovpålagte krav, herunder at de har godkjent bedriftshelsetjeneste, oppfyller kravet om vernetjeneste, har skriftlige arbeidsavtaler, og har gyldig utslippstillatelse etter forurensningsregelverket der det er relevant.

I tillegg skal virksomhetene sørge for å være registrert i ulike offentlige registre, og at ansatte har HMS-kort. Virksomhetenes status som godkjent/ikke godkjent/søknad under behandling vil fremgå av et offentlig tilgjengelig register hos Arbeidstilsynet.

Arbeid hjemmefra

Ny forskrift for Arbeid i arbeidstakers hjem har klare regler om de fleste sider ved et arbeidsforhold, for eksempel om arbeidsavtale, fast og midlertidig ansettelse, arbeidsmiljø, arbeidstid og opphør av arbeidsforhold. Gir blant annet styrkede rettigheter knyttet til diskriminering, permisjon, arbeidstid og vern mot vold og trusler, samt adgang til å bringe inn saker om blant annet permisjonsrettigheter for Tvisteløsningsnemnda. I tillegg gis Arbeidstilsynet myndighet til å føre tilsyn med at reglene følges.

Kilder: Fri Fagbevegelse, MEF, Forbrukertilsynet

Underveis siden 1961

Infrastruktur skapt for å vare

lett å installere-
kvalitet
evigvarende

Norskprodusert veikulvert
Bru ferdig på 6 timer



Haplast AS har produsert høykvalitets vann og avløpskummer, trykkrør, overvannsrør og store tanker i Norge siden 1961. Vi produserer også PE veirør i opptil 3,0 m innvendig diameter. Rørene har mufte, tetting og spissende, som gjør monteringen enkel og sikrer en varig tett skjøt.

Ett sikkert valg når infrastruktur skal bygges for fremtiden.



HAPLAST
Rørprodusent siden 1961

Mer om Haplast as finner du på haplast.no



Du finner oss også på
Facebook og YouTube

Frykter at Lofoten taper i kampen om kronene i NTP

Våganordfører Frank Johnsen er bekymret for at det kan bli enda vanskeligere for Lofoten å vinne frem med sine samferdselsprosjekter i Nasjonal Transportplan.

Av – Edd Meby

For en ordfører som sitter og venter på penger til gode prosjekter, er signalene om mindre penger og hardere prioriteringer ikke egnet til å bedre nattesøvnen. Når en samferdselsminister går ut med slike sterke føringer til etater som Avinor, Kystverket og Statens vegvesen er det kanskje ikke så rart at nordnorske lokalpolitikere ser seg litt engstelig over skulderen. Sett fra

nord har aldri Stortinget skjönt hva Nord-Norge trenger.

Må stole på sine egne

Derfor har senterpartiordføreren i Svolveær nøkterne forventninger til ny Nasjonal Transportplan som er forsert til 2024.

- Hvordan tror du Nord-Norge vil komme ut når staten skal gjøre vanskelige prioriteringer i NTP?

- Jeg har ikke noe annet valg enn å stole på Senterpartiets stortingsgruppe. Jeg vet at de ser positivt på Nord-Norge.

- Har Nord-Norge etter din mening historisk fått for lite av samferdselskaken?

- Utfordringen for oss er at de som tar beslutningene ofte bruker det de kaller samfunnsregnskap. Med færre fastboende blir veiene dyrere pr kjørt kilometer.

Derfor har vi fått mindre, men dette må rettes på. Løsningen er at vi i nord må enes om de viktigste prosjektene. Det er enkelt å flytte pengene til Vestlandet der de er enige om prioriteringene.

Hva med fremdriften?

Ny felles flyplass for Lofoten og utbedring av E10 fra Harstad til Å er de to store samferdselsprosjektene for folk i Lofoten. Utbedring av E10 Harstad-Å er svært viktig for Lofoten og Vågan.

- Frykter du nå for finansiering og fremdrift for E10?

- Jeg frykter selvfølgelig for fremdriften. Strekningen fra Tjeldsund til Gullsfjord er jo klar til oppstart, men det sies at noen prosjekter må forskyves. Det blir enda større utfordringer med å få inn strekningen Fiskebøl-Å i den nye NTP.



- Jeg har ikke noe annet valg enn å stole på Senterpartiets stortingsgruppe. Jeg vet at de ser positivt på Nord-Norge.
Foto: Edd Meby

- Hvorfor er ny E10 så viktig for Lofoten?

- Vi er totalt avhengig av ny E10. Dagens vei er bygd på 1960-tallet og vi ser stadig utforkjøringer der vegskulderen gir etter. Vi er avhengige av moderne vei for å få fisk, både oppdrettslaks og hvitfisk, ut i verden til våre markeder, og for å få turister inn til Lofoten.



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

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

Spedisjon og fortolling

Effektive grensepasseringer er en forutsetning for effektive internasjonale transporter!



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



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

nord-norsk
SPEDISJON

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



NHO krever bedre tilgjengelighet og lavere priser på fly for at landsdelen skal være konkurransedyktig og attraktiv for folk. Foto: Edd Meby

Ny Nasjonal transportplan: Samferdselspolitikk er næringspolitikk - og omvendt. Skal et nordnorsk potensial utnyttes, må det investeres mer i samferdsel.

Av – Edd Meby

Nord-Norge har ei demografiutfordring. Arbeidslivet har et økende behov for fagfolk og lange avstander gjør transport kostnadsdrivende. Kravet til god infrastruktur er derfor høyere i nord. Vi trenger flere prosjekter som realiserer faktiske bo- og arbeidsmarkedsregioner og reduserer avstandsulempene. Vi har flere industriområder i nord der infrastruktur som veg, havn, strøm og fiber legger begrensninger på bedriftenes utvidelsesplaner, sier seniorrådgiver i NHO Arktis, Charlotte Lindquister.

Pengene sørover

Hun tror ikke det bare er Nord-Norge som frykter de kraftige innstramningene som er varslet i ny Nasjonal transportplan (NTP), der alle prosjekter skal gjennom en ny vurdering med henblikk på kostnadsuttak og optimalisering.

- Samtidig forventer vi at kuttene ikke rammer Nord-Norge spesielt! Vi har en større avstandsuleppe enn resten av landet, det kan ikke politikerne se bort ifra. Vi forventer også at man ser på vegprosjektene større når man skal gjøre kutt, og ikke bare på antall prosjekter. Mange av de viktigste vegprosjektene i vår region er ikke i nærheten av de størrelsene som de store motorveitbyggingene lenger sør i landet, mener hun.

Flaskehals for utvikling

- Hva er NHO Arktis sine medlemsbedrifter mest opptatt av når det gjelder samferdsel?

- Nord-Norge har et skrikende behov for all form for infrastrukturbygging. På veisiden ser vi at lite av veinettet er dimensjonert for den nærings-

transporten vi har i dag. Nord-Norge har ambisjoner om å bli en større eksportregion, men skal det være mulig å realisere må infrastrukturbyggingen ligge i forkant. Derfor er det helt avgjørende at trafikksikkerheten økes betydelig, gjennom hele året, ved å øke standarden og kvaliteten. Infrastrukturen i Nord-Norge er sårbar. Dette reduserer mobiliteten.

- Med et økende behov for arbeidskraft, må vi legge til rette for økt mobilitet, og gjøre det enklere og billigere å ferdes i Nord-Norge, samt inn og ut av landsdelen – uavhengig av transportmiddel. Lufttransporten i nord er i en særstilling. Her trengs både bedre tilgjengelighet og lavere priser for at landsdelen skal være konkurransedyktig og attraktiv for folk. Transportsektoren står også overfor betydelige klima- og miljøkrav, og det er sær viktig at infrastrukturen bygges ut slik at nye digitale og nullutslippsløsninger kan fases inn.

Lang liste

Charlotte Lindquister har en lang liste over konkrete samferdselsprosjekter i sin region som er viktige akkurat nå.

- Prosjektene står i kø. Utbygging av kraftlinje til Øst-Finnmark, bedre og rimeligere flytilbud i hele landsdelen, fylkesveier i hele fylker har store utfordringer. Standarden og kvaliteten på riksveg 45 og RV 94, E6 og E8 må bli gjennomgående langt høyere. Flere havner er forsømt over flere år og er nå ikke dimensjonert for dagens båter. Vi deltar i arbeidet med KVU Nord-Norge, og vi har høye forventninger og er spente på hva som kommer ut av denne utredningen.

Se på verdiskaping - ikke antall biler

Samferdsel som virkemiddel

- Hvordan bør Nord-Norge jobbe politisk for å bli hørt når det gjelder samferdsel?

- Der det gjøres samferdselsinvesteringer utløser det ofte bedriftsinvesteringer. Investeringer i samferdsel er ikke et mål i seg selv, de skal være med å realisere andre viktige samfunns mål. Næringslivet må bli enda flinkere til å synliggjøre hvilke bedriftsinvesteringer som utløses som følge av infrastrukturinvesteringer. Nærings-

livsorganisasjonene etterstreber å jobbe sammen og koordinert for å sikre felles innspill og prioriteringer. Vi forsøker å fornes om felles prosjekter og mål. Vi jobber tett med fagmyndigheter, og er tydelige overfor våre politikere på hva som må prioriteres.

Slutt å telle biler!

- Hvilke argumenter bør Nord-Norge bruke for å få mer av samferdselspotten?

- Nord-Norge har 29 % av den

totale infrastruktur på vei og bane, 40 % av landarealet, 60 % av sjøarealet og i underkant kun 10 % av befolkningen. Analyser basert på årsgogntrafikk (antall biler) fører dermed til at landsdelen taper i forhold til øvrige regioner. Vi mener helt klart at man i mye større grad må vektlegge den verdiskapingen næringstransporten fra nord genererer. Med andre ord må en fullastet, inntektsbringende trailer med fersk laks gis en helt annen verdi enn en privatperson som kjører på hytta.

Kompetanse på havet. Alltid parat!



SEAWORKS er et moderne og fremtidsrettet nordnorsk rederi som med sine 8 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.

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



Manglende vedlikehold av vinterveier: - Fra vondt til verre

REDUSERT RISIKO: - Det spiller mindre rolle hvor mange kjettinger sjåføren har i bilen. Det viktigste tiltaket for å unngå ulykker er veivedlikehold og da spesielt strøing, mener transportør Torfinn Rustad i Bjerkvik.

- Vi aldri brukt så mye penger på vintervedlikehold og har aldri hatt så mange stengte veier på vinteren som nå.

Av – Jonas Ellingsen

- Teknologi og utstyr blir stadig bedre, men det vises ikke på veiene, sier Torfinn Rustad.

For tre år siden gikk yrkessjåføren og eieren av Rustad Transport AS i Bjerkvik ut i

Nord-norsk Rapport og sang ut om negativ utvikling for vedlikehold av vinterveier.

- Det har altså ikke blitt bedre? - Tvert imot, det går fra vondt til verre. Det er tragisk, og medfører økt risiko for alle som ferdes på veien. Både yrkestransport og privatbilister rammes slik det fungerer nå. Det påfører private, samfunnet og næringslivet store kostnader med økningen i uhell og stengte veier.

Det er nå på høy tid at Statens Vegvesen revurderer rutinene og måten vintervedlikeholdet gjennomføres, sier Rustad.

Først må uhellet skje

Han illustrerer problemet med en situasjon som dessverre ikke er uvanlig på nordnorske veier: - Ulykken har skjedd. Vogntoget har kjørt ut av veien og sperrer det meste av veibanen. Det er ikke et sandkorn på veien og det er så glatt at man knapt kan stå på beina. Da kommer strø bilen.

- Værvarslet har meldt mildt en hel uke i forveien, og all fornuft og erfaring tilsier at veien burde vært forberedt for været som kommer. Men i alt for mange tilfeller ser vi ikke et sandkorn på veien før forholdene er kritiske og en ulykke har skjedd, sier Rustad, og legger til: - Grus og sand må jo være en av de billigste innsatsfaktorene vi har i Norge. På glatte vinterveier utgjør grusen hele forskjellen mellom sikker ferdsel og risikosport. Så hvorfor uteblir dette viktige vedlikeholdet?, spør han.

Speilglatt

Tidligere ble det gjerne strødd og brøytet i samme operasjon, etter vurderinger av brøytesjåførene. Det er rasjonelt både med hensyn til miljø og sikkerhet. Men ifølge Rustad skjer ikke dette lenger.

-Slik systemet til vegvesenet fungerer nå, opplever vi speilglatt rundkjøring og polerte bakker inn og ut av Bjerkvik.

Sjåføren, som burde vært i gang med strøing, er da opptatt med å fullføre resten av de for lange brøyterodene. Det inkluderer rydding av busslommene midt oppe på Herjangs-fjellet, som ingen bruker midtvinters. En busslomme som ikke ryddes gir fra 10.000 kroner og oppover i bot dersom en kontrollør fra

vegvesenet skulle kjøre forbi og se det, så man forstår jo entreprenørens prioritering.

I mens ligger speilglatte veier rundt Bjerkvik og inviterer til at en ulykke skal skje. Eller vi får lastebiler som ikke kommer seg opp bakkene og veien er stengt i timesvis. Hele problemet kunne vært løst ved å strø under brøyting, samt strø oftere, sier Rustad.

De kjenner til hvor lastebilene får problemer, så hvorfor kan det ikke være strødd der til enhver tid, spør Rustad.

Brøyt først, strø siden

- Så hvorfor blir ikke det gjort? - Jo det kan jeg fortelle deg.

Jeg har spurt flere brøytesjåfører om dette, og svaret er latterlig eller kanskje rettere sagt trist. De forteller at de ikke får lov til å brøyte og strø samtidig. Ved starten av disse kontraktene som vegvesenet har laget, så var det ikke lov å strø sand samtidig som de brøytet.

Så selv om sjåføren ser behovet, får denne altså ikke lov å vurdere det selv. Sjåføren må pent brøyte ferdig roden sin før strøing kan skje. Etter klager og frustrasjon så endret de på dette. Nå kan de strø mens de brøyter, men de får ikke betalt for det.

Det sier seg selv at da gjør de jo ikke det. Entreprenørene skal vel ikke bruke av sine penger til sand og slitasje på kostbart materiell. Da gjør de seg ferdig med brøyting, så strør de. Akkurat slik Statens vegvesen har beskrevet og utformet systemet. Sjåførene kan heller ikke strø litt sand på en strekning hvor det er litt sand fra tidligere.

De må enten legge den mengden som vegvesenet har satt som standard (160 g pr m²) eller så får de ikke betalt.

Frustrerende

Jeg forstår at dette må være svært frustrerende for de brøytesjåførene, som er ute natt og dag for å gjøre veiene farbare for oss brukere. Det at teoretikere sitter å bestemmer når, hvor og hva de skal gjøre. Sjåførens vurderingsevne, erfaring og kompetanse er satt til side

- Etter min mening er vedlikehold av vinterveier nå styrt av teoretikere og et system der fornuft og vurderinger på stedet er byttet ut med skjema, regler og teoretisk fastsatte måltall.

Betalingssettene for de ulike oppgavene som entreprenøren utfører, er det St v selv som har bestemt. De er lave, og når da vegvesenet i tillegg ikke vil betale for de oppgaver de faktisk utfører, så er det mest fornuftig for entreprenøren å gjøre så lite som mulig, men samtidig holde seg innenfor kravene i kontrakten.

- Jeg er helt sikker på at dersom entreprenørene tjente mer ved å gjøre mer, så ville vi hatt mye bedre veier å ferdes på.

Det ville vært interessant å vite hvor mange av de som har utarbeidet disse kontraktene, som faktisk har vært brøytesjåfører eller jobbet med vedlikehold

Måler friksjonen

Vegvesenet foretar egne friksjonsmålinger for å vurdere om strøing er nødvendig. Basert på egne opplevelser spør Rustad hvilken verdi disse har.

- Jeg kjørte selv ut fra Harstad og vestover. Der er en lang og bratt bakke hvor jeg passerte tre lyskryss, to skoler og 4-5 gangfelt. Lastebilen hadde helt nye dekk av beste merke men fullt boogi-løft måtte allikevel til for å komme opp. Å stoppe for rødt lys ville medført at jeg ble stående, og i verste fall ville jeg sklidd bakover og sperret veien. Jeg ringte vegvesenet tre ganger og meldte inn forholdene. Tredje gang fikk jeg beskjed om at det var gjort målinger, og at friksjonen på veibanen var innenfor kravene. Dette er en erfaring jeg deler med flere, og da må det være lov å spørre: Fungerer disse målingene? Er ikke hensikten at veien skal være farbar for oss brukere. Da må jo enten det være feil med måten de måler friksjonen eller den verdien de har valgt å sette som krav for tiltak som å strø veien, mener Torfinn Rustad

Lite rasjonelt

- Ofte får vi som kjører lastebil til svar ved klage på glatte bakker, det er bare å legge på kjetting. Når en lastebil har kjørt av veien eller fått stopp i en bakke, så står det i media at han hadde ikke på kjetting.

Hvordan skal en bulgarsk eller forsåvidt også en norsk sjåfører, som kommer gjennom Harstad by på helt grei vintervei, vite at rundt svingen får han en bratt bakke som er polert av oppbremsinger og bakke-starter etter lyskryss og gangfelt? Om han visste det, hvor skulle han ha



ALT INNEN LOGISTIKK

TOTALE LOGISTIKKLØSNINGER <ul style="list-style-type: none"> • Spesialtransporter (bred, lang, høy) • Faste ukentlige ruter (Vestlandet - Oslo - Alta - Hammerfest) • Bulkrelaterte transport • Stort nettverk langs hele norskekysten • Lager inne/ute • Dypvannskai (ISPS Godkj.) • Rådgivning • Personell/material koordinatører • ADR transporter 	KRANVIRKSOMHET <ul style="list-style-type: none"> • Mobilkraner 20 - 60 tonn • Havnekraner • Lastebilkraner • Løftesystemer
NYHETER <ul style="list-style-type: none"> • 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.



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

stoppet og lagt på den kjettingen? Se for deg hvordan det ville vært på veiene dersom alle lastebilene skulle stoppe før hver bakke for å legge på kjettinger, i tilfelle det er glatt i bakken. Det ville de ha vært nødt til å gjøre midt i veien, for det er ikke kjetting-plass før hver bakke.

Så må de stoppe for å ta dem av etter bakken, for vi kan jo ikke kjøre med kjettinger fra oktober til april. Melka ville vært sur og brødet muggent, før det kom til butikken.

- De som bruker veien må kunne forvente at de skal komme seg fram når de er utrustet for vinterføre. Det skal ikke være nødvendig å være lokalkjent, slik at de vet at etter Bjerkvik får du en lang bakke som får en høyresving og deretter en enda brattere bakke. Når veien ikke er tilrettelagt for de som er ukjent med forholdene, så blir det stopp, kaos og stengte veier. Dette vil jeg tro at Statens vegvesen også skjønner, men det virker som om deres tall, skjema og rutiner er viktigere enn målet: Å holde veiene på en slik standard at vi kan bruke dem uten unødig risiko for liv og helse. De vet hva som skal til, sier Rustad.

Han viser til Kåringen ved Lødingen som et eksempel i positiv retning. En bratt bakke som alltid har vært problematisk for lastebiler, og dermed ført til ulykker og stengt vei. Det er nå et prioritert område, der uhellene og problemer nå er fraværende på grunn av særskilte tiltak, nemlig jevnlig strøing.

Rigide kontroller

Parallelt med redusert vedlikehold av vinterveier, blir kontrollregimet også mer ridgid. Rustad mener at Biltilsynets praksis har endret seg med årene. Sjøførene føler at Biltilsynet er ute etter å ta dem. Det skrives mangellapp og bøter for den minste ting.

- En defekt lyspære gir mangellapp. Vi må innom et verksted for å få attestert, stemplet og lagt inn i systemet til Statens Vegvesen at vi har byttet den. Det medfører tidsforbruk og selvsagt kostnader.

Et brannslukningsapparat hvor kontrolldato var for to dager siden, gir kjøreforbud. Om en av de syv kjettingene som skal være med vogntoget er skadet, blir det bot og kjøreforbud. Det samme gjelder et manglende vognkort, som kontrolløren uansett får opp

på Ipaden sin, men som likevel skal fremvises i papirform. Kan du ikke vise det i papirform, så vanker det bot.

Bøtesatsene er blitt veldig høye. Utstyret skal naturligvis være i orden, men nå står ikke reaksjonene i stil med overtredelsen. Tidligere var Biltilsynet en veileder og hjelper ute på veien for oss yrkessjåfører. Nå har vi praktisk talt blitt motpoler. Det er en av grunnene til at sjåførene ikke trives så godt på jobben lenger, sier transportøren.

Fokus på kjettinger

Han trekker frem noen eksempler på håndheving av dagens regelverk ikke nødvendigvis betyr mye for sikkerheten

- Påbudet om syv kjettinger har liten praktisk betydning for sikkerheten. Det er krav om 4 kjettinger til drivhjulene, en til styrehjul framme og 2 for tilhenger. På dagens lastebiler er det ikke fysisk mulig å få på mere en 2 kjettinger på drivhjulene, i alle fall ikke på en forsvarlig måte.

Kjettinger er et hjelpemiddel for å klatre opp glatte bakker, eller når man overrumples av mildvær og glatte veier, ikke for kjøring over lengre distanser. Dersom det så glatt at vi må legge kjettinger på styrehjulene for å kjøre, da sier jeg til våre sjåfører at vi innstiller kjøringen. Under

slike forhold vil en 50 tonns vogntog utgjøre en stor risiko på veien, selv med kjettinger på alle hjul.

Norske sjåfører prioriterer is-kjettinger og får kjøreforbud og saftig bot om en av dem er skadet, mens utlendinger viser frem små poser med lette snøkjettinger og får kjøre videre. Disse oppfyller kravene, men gir ikke feste eller fremdrift på is. Dette vet kontrollørene, men regelverket tilsier at det er godt nok, så da er det greit.

Formaliteter

I flere år var det tilstrekkelig at man hadde dekk med M+S merking (Mud and snow), men det forteller lite om dekkets egenskaper på norske vinterveier. De kan faktisk være helt uegnet og direkte farlige på glatt føre. Kom man derimot med suverene vinterdekk av et kjent merke, som ikke hadde akkurat denne merkingen, da hadde man et problem og risikerte bot og kjøreforbud, forteller Torfinn Rustad.

- Gjennom oppslag i media leser publikum om kontroller ute på veiene, der et betydelig antall vogntog og lastebiler har fått bøter eller kjøreforbud. Dette gir et inntrykk av at vogntogene på veiene er livsfarlige, mens det i realiteten kan det være småting som ligger bak forbudene. Kontrollene luker naturligvis ut biler som aldri skulle

vært på veien. Det er bra, men det skjer relativt sjelden, sier Rustad.

- Hva blir din enkle konklusjon?

- At vi bør prioritere ressursene der de gir størst uttelling. Det viktigste enkelttiltaket for å forebygge ulykker og stengte veier på vinteren er at veiene er strødd før det er glatt. Det vil ha stor betydning for å redusere

risiko for liv, helse, materielle verdier og samfunnet. Det høres enkelt ut, men vi er ikke der i dag.



Artikkelen er sendt til Statens Vegvesen for imøtegåelse av påstandene som fremkommer i saken. Et svar vil bli publisert omgående på www.nordnorskrapport.no - samt tatt med i vår neste utgave.

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

RSS Road Steel Sanitary

RSS (Road Steel Sanitary) er leverandør av infrastrukturprodukter til veg, industri, offentlige og private prosjekt.



VEGREKKVERK



GITTERRISTER



BETONGKUM MED ENTRERIST



Tidenes største samferdsels-utredning

KVU Nord-Norge har ambisjoner om å gi svarene på fremtidens utfordringer på samferdselssektoren.

Av – Edd Meby

«KVU Nord-Norge» - eller konseptvalgutredning for transportløsninger i Nord-Norge - er en stor utredning som skal vurdere hvordan transportsystemet i Nord-Norge bør utvikles framover. KVU-en skal komme med forslag til løsninger på utfordringer og transportbehov i landsdelen. I tillegg til å dekke hele lands-

skal KVU-en også se på løsningen av transportbehov på tvers av transportformene. Det betyr at både veg, jernbane, havner og farleder og luftfart er inkludert i KVU-en, som er et samarbeidsprosjekt mellom Statens vegvesen, Jernbanedirektoratet, Kystverket og Avinor og ledet av Statens vegvesen.

Sikkert og usikkert

Sentralt i arbeidet med KVU Nord-Norge er bruken av scenario-modeller, et arbeid ledet av prosjektleder Kjersti Bardal i Statens vegvesen.

- Når man skal finne løsninger som svarer på utfordringer og transportbehov i Nord-Norge langt fram i tid, er det behov for å danne seg bilde av hvordan Nord-Norge vil se ut i framtiden. Vi har gjennomført arbeidsverksteder og innhentet kunnskap om hvilke utfordringer og behov vi har med

hensyn til transport i Nord-Norge i dag, men hvordan blir det i framtiden? Det er det vi ønsker å finne ut ved å benytte scenariometodikken, sier hun til Nordnorsk Rapport.

- I scenarioprosessen kartlegger og analyserer vi både de mer sikre trendene vi ser og de usikre drivkreftene. Det er der vi verken vet i hvor stor grad de vil slå til, eller hvilken effekt det vil få på transportsystemet. I tillegg må vi også ta hensyn til at det kan komme overraskende hendelser som får stor betydning. Det siste har vi nylig erfart med både pandemien og krigen i Ukraina.

Unikt prosjekt

Bardal mener det er flere fordeler med å kombinere viktige trender og drivkrefter, slik at man kan lage ulike scenarioer for hvordan Nord-Norge kan komme til å se ut i framtiden. Scenarioene som utvikles, kan deretter benyttes

Smale nordnorske veier er en utfordring for næringslivet. KVU Nord-Norge skal ta for seg hele samferdselssektoren, og det har aldri tidligere vært gjort en så grundig utredning. Foto: Edd Meby



Det første scenario-verkstedet ble gjennomført i Tromsø 23. og 24. august. Foto: Katrine Erichsen, Asplan Viak

til å teste robustheten i transportløsningene som foreslås.

Det siste også kalt «sorte svaner» eller jokere.

- Det vil si, i hvilken grad de foreslåtte løsningene vil svare på de transportbehovene og utfordringene som vil være i de ulike fremtidsscenarioene for Nord-Norge.

- Har det noen gang tidligere vært gjort et lignende arbeid i nord?

- Det er utarbeidet mange KVU-er av ulik størrelse. Noen ganger omfatter en KVU kun en avgrenset enkeltstrekning, hvor man prøver å finne beste måte å bygge ut den spesifikke strekningen på. I større KVU-er hvor man ser på transportsystemet i et større geografisk område, kan det være aktuelt å utarbeide scenarioer, sier Bardal.

- Når det er sagt, så har det nok aldri i samferdselssammenheng vært gjennomført en KVU som er så stor og kompleks som KVU Nord-Norge.

Tre verksteder

Scenario-gruppen har til sammen bred kompetanse og erfaring på ulike fagfelt og områder i samfunnet, for å få med mest mulig kunnskap om forhold som vil ha betydning for utviklingen av Nord-Norge. Det innebærer at det er medlemmer fra ulike deler av næringslivet, fra det offentlige, fra de ulike transportvirksomhetene, forskere og andre grupper. Det er med deltakere fra hele Norge, med vekt på personer som har tilholdssted i og kjenner Nord-Norge godt.

Totalt skal det avvikles tre scenarioverksteder som har forskjellig tema. Det første verkstedet ble gjennomført i Tromsø 23.-24. august, og kartla og analyserte viktige trender, drivkrefter og mulige uforutsette hendelser som kan komme overraskende og få stor betydning.

Det neste verkstedet ble gjennomført i Bodø 20. - 21. september, med trender og drivkrefter, og kombinasjoner av disse. Gjennom disse skal det utvikles noen mulige scenarioer for hvordan Nord-Norge vil se ut i framtida. I det tredje verkstedet 4. oktober skal mulige transportløsninger for Nord-Norge testes i de ulike scenarioene som er utviklet i det andre verkstedet.

Sentral del av KVU-en

Det vil bli utarbeidet en rapport fra scenarioarbeidet, i tillegg til at resultatene blir tatt med videre i arbeidet med KVU-en.

- Vi gjennomførte det første verkstedet i Tromsø over to dager 23. - 24. august. Det var totalt 34 deltakere med i scenario-utviklingsarbeidet. Det var to intense, men interessante og nyttige dager. I verksted 1 ble deltakerne fordelt i arbeidsgrupper, og prosesslederen delte ut oppgaver som gruppene diskuterte. Hver gruppe samlet seg så om hver sine svar på oppgavene, sier Bardal, som understreker at det er for tidlig å komme med noen konkrete resultater fra arbeidet i verksted 1.

- Vil scenarioene definere det endelige innholdet i KVU Nord-Norge, eller foregår det andre prosesser samtidig?

- Det foregår mange prosesser samtidig. Det er mange temaer som omhandles i KVU-en, og det har blant annet vært satt ned arbeidsgrupper som har tatt for seg temaer som for eksempel næringstransport, samfunnsikkerhet og beredskap, bo- og arbeidsmarkedsregioner, urfolks interesser, landskap og miljø. Scenarioarbeidet er en viktig del av prosessen, og resultatene fra arbeidet vil ha en sentral plass i det videre arbeidet med KVU-en, sier Kjersti Bardal.



K. Simonsen
Andøya AS

Vi har tilholdssted i Risøyhamn og vi har spesialisert oss på kranbiler, mobilkraner, spesialtransport og massetransport.

Tlf.: 993 42 502

E-post: ksa@kurtsimonsen.no

Våre tjenester:
- Graving
- Vann og avløp
- Riving av bygg og konstruksjoner
- Utomhusarbeid
- Sprening
- Massetransport
- Teletining
- Tomter og feltutbygging



Maskinentreprenør Herbjørn Nilssen AS
Stakkevollvegen 309, 9019 Tromsø
Herbjørn: +47 907 30 177
Per Ola: +47 913 84 559

Transportbransjen: Bransje i omstilling



Det er store forandringer på listetoppen over de største nordnorske transportselskapene. Torghatten har vært suverent størst med en omsetning på mellom 9 og 11 milliarder kroner siden Widerøe ble overtatt i 2013. Nå er det bare hurtigbåter og ferger igjen i Torghatten konsernet. Omsetningen har falt med nær 70 prosent til vel 3 milliarder kroner og antall ansatte er ned fra godt over 7 000 til 1 250.

Av Knut Ørjasæter

Torghatten er ikke til å kjenne igjen. Borte er bussvirksomheten. Borte er flyvirksomheten i Widerøe. Borte er de lokale eierne. Borte er ambisjonene om et nasjonalt transportkonsern med forankring i Brønnøysund. Torghatten har riktignok fortsatt hovedkontoret i Brønnøysund. Det er imidlertid det svenske investeringsfondet EQT som eier 97 prosent av selskapet gjennom sine investeringsfond. Ingen vet hvor lenge det ser for seg at ferger og hurtigbåter skal drives fra Brønnøysund. Det norske investeringsfondet Nysno er nest største aksjonær med noe over 2 prosent av aksjene. Den eierandelen er for liten til å sikre særlig innflytelse i en eventuell diskusjon om lokalisering.

EQT er et såkalt formålsdrevet globalt oppkjøpsfond med den svenske Wallenberg-familien som største eier. Selskapet disponerer mer enn 52 milliarder euro i forvaltningskapital fordelt på 17 fonds i Europa, Asia og Nord-Amerika med til sammen 159 000 medarbeidere.

Widerøe skilt ut

Det var da det svenske investeringsfondet EQT i ultimo 2020 la inn et bud på 8,6 milliarder kroner på Torghatten, utenom Widerøe, at fristelsen for Torghatten eierne ble for stor. De valgte å selge. Det gjorde mange av dem til mange-millionærer. Familien Forbergskog ble eksempelvis sittende igjen med over 2 milliarder kroner.

Widerøe og flyvirksomheten ble skilt ut. Eksisterende eiere i Torghatten fikk i den forbindelse aksjer i Flyco AS som er

holdingselskapet som igjen eier Widerøe. Forbergskog-familien eier direkte og indirekte i underkant av 20 prosent av flyselskapet. Familien Sævik fra Fosnavåg har noe mindre gjennom Fjord 1/Havila-eierpostene i familiens eie.

- EQT sier de har tenkt å bygge opp en stor nordisk aktør, uttalte Brynjar Forbergskog som var konsernsjef i Torghatten den gang EQT kom på banen om EQT sine ambisjoner med oppkjøpet.

Solgte busselskap for over 2 mrd kroner

Det gikk imidlertid ikke mange månedene før de nye eierne kvittet seg med bussvirksomheten. For ett år siden, ved utgangen av september 2021, ble det kjent at Torghattens bussvirksomhet med rundt 2 200 ansatte og 1 500 busser ble solgt til det britisk/amerikanske investeringsfondet CBRE Investments Management. Torghattens bussvirksomhet var blant de største i Norge med selskaper og merkevarer som Norgesbuss, Sørlandsruta, Torghatten buss og Trønderbilene i porteføljen. Med nye eiere er Torghattens bussvirksomhet lagt inn under konsernet Connect Bus AS der også 2 svenske busselskaper er med. Hovedkontoret er ikke lengre i Nord-Norge, men på Trollåsen utenfor Oslo. Samlet har Connect Bus nå nær 2 500 busser og i underkant av 3 500 ansatte.

Det er foreløpig ikke kjent hva investeringsfondet betalte for Torghattens bussvirksomhet, men regnskapet til holdingselskapet Hati Holdco, som igjen eier det som er igjen i Torghatten, viser at det ble solgt virksomheter for 2,2 milliarder kroner i 2021. Dette inkluderer salg av noen mindre selskaper som lå

i Torghatten som i bestefall kan ha gitt et par titall millioner i salgsøre, trolig langt mindre. Dette betyr at bussvirksomheten ble solgt for nær 2,2 milliarder kroner.

Av ikke offentlig eide busselskaper domineres bussbransjen i Norge av store utenlandske eiere og investeringsfond som har fått øynene opp for offentlig transport og infrastruktur. Årsaken er trolig relativt sikre inntekter i en tid med mye usikkerhet. Boreal som er og har vært en viktig konkurrent til Torghatten fikk tidligere i år franske eiere (Vauban Infrastructure Partners). Boreal har i dag 2 700 ansatte fordelt på buss, bane og ferge drift over hele Norge. Hovedkontoret ligger i Stavanger.

Også Nordens største buss-selskap, Nobina, har fått nye eiere i løpet av det

Widerøe og flyvirksomheten ble skilt ut etter salget av Torghatten. Eksisterende eiere i Torghatten fikk i den forbindelse aksjer i Flyco AS som er holdingselskapet som igjen eier Widerøe. Forbergskog-familien eier i dag direkte og indirekte i underkant av 20 prosent av flyselskapet. Foto: Widerøe AS

siste året. Nobina har 12 000 ansatte fordelt på Sverige, Norge, Danmark og Finland hvorav vel 1 400 i Norge. Igjen er det et investeringsselskap som har kastet blikket på transportsektoren, britisk/amerikanske Basalt Infrastructure Partners.

Pengene renner ut

I følge tall fra Proff/Forvalt har investeringen til EQT foreløpig ikke vært særlig lønnsom. Samlede driftsinntekter for konsernet Hati Holdco AS som er morselskapet som eier Torghatten Group, var i 2021 4,8 milliarder kroner. NB: Her er bussvirksomheten som ble solgt fortsatt inkludert i driftsinntektene. Årsresultatet ble minus 172 millioner kroner.

Her skal en imidlertid være oppmerksom på at avskrivninger utgjør 1 138 millioner kroner som utgiftføres uten at det medfører direkte utlegg for selskapet. Avskrivningene skal bidra til å sikre at maskinparken i form av ferger og fartøy holdes vedlike og dekker behovene til selskapet.

Uansett er det neppe tvil om at de høye energikostnadene skaper store utfordringer for Torghatten Group AS og alle andre transportselskaper. Nå etter at bussvirksomheten er ute regner EQT med at Torghatten Group skal få en omsetning i 2022 på i overkant av 3 milliarder kroner.



bussring.no

- your first choice in the Arctic



- takes you all the way from door to door



- takes you to all our winter activities in the Tromsø region



- brings artists and equipment to shows all over Scandinavia

Benefit from our local knowledge of how to operate in the Arctic, and 35 years of experience as a high quality coach service operator.



Contact us for more info:

tel: +47 40 00 21 96
e-mail: post@bussring.no
www.bussring.no • facebook.com/bussring

BUSSRING

Part of Best Arctic



Widerøe størst

Widerøe er det suverent største transportkonsernet i Nord-Norge både målt i omsetning og i antall ansatte. Selv med koronakrise hengende over seg omsatte selskapet for 4,6 milliarder kroner i 2021.

Av – Knut Ørjasæter

Widerøe konsernet har i alt ca. 2 700 ansatte.

Holdingselskapet Flyco AS som er hovedeier i Widerøe, er lokalisert i Brønnøysund. Den operasjonelle virksomheten styres fra Bodø og Lysaker utenfor Oslo. Hovedkontoret ligger i Bodø og sikrer den nordnorske tilknytningen til selskapet. Men også Lysaker

er svært viktig for den operasjonelle driften.

Selskapet har som mål å utvikle flytilbudet på sekundære trafikstrømmer tilpasset fly med mellom 30 og 120 seter.

Widerøe er Skandinavias største regionale flyselskap og flyr til 49 destinasjoner i Norge og Europa. Selskapet ble startet i 1934 og nærmer seg 90 år i operasjonell virksomhet. Selskapet har 40 fly av typen Dash og 3 Embraer. Sentralt i flytilbudet står det viktige kortbanenettet som er bygd opp over mange tiår. På kortbanenettet flyr Widerøe's Flyveselskap både på anbud for norske myndigheter og kommersielle ruter. Kommersielle ruter utgjør ca. 70 prosent av virksomheten og anbudsruiter på kortbanenettet ca. 30 prosent.

Datterselskapet Widerøe Ground Handling utfører bakketjenester på 42 lufthavner i Norge

og representerer det andre forretningsområdet til selskapet. Dette inkluderer håndtering av passasjerer, frakt, bagasje, anvisning av fly og avising av fly. Årlig håndterer denne delen av virksomheten 185 000 flyvninger. Det siste forretningsområdet er tekniske tjenester og flyvedlikehold.

Første halvår 2021 var spesielt vanskelig grunnet koronasituasjonen. Men økt aktivitet i etter sommeren gjorde at selskapet klarte et plussresultat for året samlet. Sammenholder en begge koronaårene, altså 2020 og 2021, ble det et betydelig minus. Støtte fra norske myndigheter har bidratt til å avhjelpe økonomiske problemer i kjølvannet av koronasmitte og nedstengning store deler av samfunnet.

I 2021 reiste nærmere 2,5 millioner passasjerer med Widerøe. Det var nesten 40 prosent flere enn koronaåret 2020. I tillegg

WIDERØE: Størst i omsetning og i antall ansatte av transport-selskapene i Nord-Norge. Foto: Widerøe AS



Stein Nilsen, adm. dir. Widerøe. Foto: Widerøe AS

økte passasjerinntektene med nær 30 prosent i 2021 sammenliknet med 2020. Selskapet har over 400 daglige avganger.

Egenkapitalandelen til selskapet er på 35 prosent.

Eiere i WF Holding AS:

Flyco AS
66 prosent
Fjord1 AS
34 prosent

OTTOOLSEN



LEVERANDØR AV OLJEKJØLERE OG KOMPRESSORER



Gardner Denver
TRANSPORT SOLUTIONS
AUTHORIZED PARTNER

Vi leverer også slanger til de fleste formål samt fittings, kuplinger, filtrering og utstyr for lagring av olje.



Otto Olsen AS - 63 89 08 00 - www.oo.no - olje@oo.no

wiiks Trafikksikker, bærekraftig, ansvarlig og miljøvennlig transport

Miljøfyrtårn

WIIKS TRANSPORT AS
NORDLYSVEIEN 2822, 9143 SKIBOTN - TLF. +47 777 15 360



BØR STOPPE: Sjøførene i Wiiks Transport som er en del av Saltens Gruppen bør stoppe når utsikten skal nytes. Foto: Wiiks Transport AS / Marcin Teofilewski

Saltens Gruppen: Lokal forankring

Saltens Gruppen, tidligere Salten Bilruter, er et av transportselskapene som har sterkest nordnorsk forankring. Det gjelder både der gruppen har sin virksomhet, hovedkontor og hvem som eier selskapet.

Av – Knut Ørjasæter

Saltens Gruppen har lang tradisjon som et transportselskap. Det ble etablert i 1937 som et rent rutebilselskap, under navnet Saltens Bilruter AS. I 2022 skiftet konsernet navn til Saltens Gruppen. Selskapet har gått fra å være et lokalt rutebilselskap til å bli et nordnorsk konsern med aktivitet i hele landsdelen og også noe aktivitet i Sverige der selskapet har to avdelingskontorer.

3 forretningsområder

Konsernet har til sammen 450 kjøretøy. Saltens Gruppen markedsfører seg selv som en ledende leverandør av persontrafikk, logistikkjenester og miljøtjenester i Nord-Norge.

Saltens er Nord-Norges største selskap innen miljø- og gjenvinningstjeneste. Dette er selskapets viktigste forretningsområde og den delen av virksomheten omsatte for 435 millioner kroner i 2021.

Dernest er logistikk og godshåndtering det viktigste forretningsområde for selskapet. Denne delen av virksomheten omsatte for 324 millioner kroner i 2021.

Persontransport og bussvirksomhet som er det tredje forretningsområdet hadde en omsetning på 214 millioner

kroner. Selv om selskapet er et av de største busselskapene i Nord-Norge, er det forholdsvis lite sammenliknet med store nasjonale aktører som Connect Bus, Nobina og Boreal.

- Den største utfordringen vi har for øyeblikket er de høye drivstoffprisene, sier administrerende direktør Anders Mjaaland i Saltens gruppen. - I de tilfellene vi har kontrakter der drivstoffregulering er med, så skjer reguleringer i etterkant, og våre regninger gjøres opp løpende. For øvrig vil jeg nevnte at veitransport generelt er en bransje med små marginer.

Tjener penger

Selskapet leverte pluss tall på bunnlinjen i både 2020 og 2021. Etter at alle regninger var betalt satt selskapet igjen med nær 3 øre per omsatt krone i 2021 og litt over 2 øre i 2020.

Vi frakter folk dit de skal, vi leverer varer til butikker og bedrifter og vi sørger for at avfallet blir gjenvunnet på en god måte. Vi leverer tjenester som bidrar til at samfunnet fungerer.

Saltens Gruppens sykefravær kan tjene som eksempel på virkningene av korona. Sykefraværet gikk opp to prosentpoeng fra 4,6 prosent i 2020 til 6,6 prosent i 2021.

Største eiere i Saltens Gruppen:

Bodø Kommune	42 prosent
DnB	17 prosent
NGR Invest as	9 prosent
Saltdal kommune	6 prosent



BEKYMRET: Administrerende direktør Anders Mjaaland i Saltens Gruppen er bekymret for drivstoffprisene og manglende mulighet til å ta ut prisøkningen i tjenester selskapet leverer. Foto: Michelle Brenden

GÅR ELEKTRISK: Nordlandsbuss som er en del av Saltens Gruppen har har anskaffet mange nye elektriske busser. Foto: Michelle Brenden



Båtsfjord Sentralfryselager AS
Holmenvegen 12, N-9990 Båtsfjord

Lager for frossen sjømat og islevering

Tlf. +47 789 85 590 • E-post: lagerleder@sentralfrysa.com

Løftemagneter og Metallseparatorer

Egen produksjon, reparasjon og service

elmemagnets.com
info@elmemagnets.com
Tel: +46 476-150 05
ÄLMHULTS EL-MEK AB

Hurtigruten: Utfordringer i kø

Av – Knut Ørjasæter

Opprinnelig var Hurtigruten en skipsrute langs norskekysten fra Bergen til Kirkenes, med gods, post og passasjerer. 34 havner skulle anløpes, og en rundtur Bergen – Kirkenes – Bergen tar i underkant av elleve døgn. I dag har Hurtigruten tre forretningsområder. Hurtigruten Norge som trafikkerer den opprinnelige skipsruten, Hurtigruten Expeditions som er en satsning på reiser til unike steder i verden som Arktis, Antarktis og andre unike destinasjoner. Kundene er primært internasjonale turister over 40 år som søker unike naturbaserte opplevelser for skjellige steder i verden. I dette cruisesegmentet er Hurtigruten den største og ledende operatøren i verden. Hurtigruten Destinasjoner er det tredje forretningsområdet, med Hurtigruten Svalbard som en av de viktigste merkevarene.

Krisetall

På to år, i 2021 og 2020, har selskapet hatt en samlet omsetning på 491 millioner euro eller rundt 5 milliarder kroner. På samme tid tapte selskapet 445 millioner euro eller vel 4,5 milliarder kroner. Selskapet tapte med andre ord over 90 øre for hver krone som ble omsatt. Dette er ikke holdbart og vil medføre at selskapet vil ha behov for å få inn mer egenkapital eller risikere

I Hurtigruten renner pengene ut nesten forttere enn de kommer inn. Dette skyldes at selskapet sterke tilknytning til turistindustrien, som gjør selskapet til et av de hardest rammede av koronapandemien.



Foto: Karsten Bidstrup



STORE UNDERSKUDD: Konsernsjef Daniel Skjeldam sliter med store underskudd og krav fra långivere. Foto: Hurtigruten

Nordlys og midnattsol er viktige trekkplaster for å lokke cruiseturister til Hurtigruten. Foto: Stian Klo



Mange av kundene ønsker eksotiske opplevelser, her fra Galapagos. Foto: Hurtigruten

å gå til skifteretten. Ved utgangen av 2021 hadde selskapet en negativ bokført egenkapital på over 3,5 milliarder kroner. Egenkapitalandelen var minus 26 prosent.

Konsernet har en rentebærende gjeld på i underkant av 15 milliarder kroner, der over 4 milliarder skal tilbakebetales i løpet av de neste 2 årene. Da kan det bli tungt om markedet og resultatene ikke bedrer seg dramatisk. Det er blant annet krav i obligasjonslån selskapet har om at Hurtigruten-gruppen må ha minst 15 millioner euro i fri likviditet og at likviditeten må være 50

prosent høyere enn kommende rente og gjeldsnedbetalinger.

For å bedre likviditeten tilførte aksjonærene selskapet 75 millioner euro eller over 750 millioner kroner i aksjonærlån i september 2021. I tredje kvartal 2022 har aksjonærene forpliktet seg til ytterligere å tilføre selskapet 55 millioner euro eller over 550 millioner kroner i aksjonærlån. I forbindelse med fremleggelse av rapport for annet kvartal i år uttalte selskapet at driften er tilbake til normalen. Videre understreket selskapet i kvartalsrapporten at omsetningen økte med 200 prosent, sammenlignet

med andre kvartalstall i 2021, og at en nå er nær samme nivå som andre kvartal i 2019, altså før pandemien. I årets andre kvartal endte omsetningen på 148 millioner euro eller vel 1,5 milliarder norske kroner. I andre kvartal året før var omsetningen 49 millioner euro.

Selv om kundene har begynt å komme tilbake og aktiviteten i 2022 er vesentlig bedre enn for foregående år, fortsetter selskapet å brenne penger. Første halvår 2022 tapte selskapet 21 millioner euro eller over 200 millioner kroner før avskrivninger, skatt, renter og nedskrivninger, også kalt såkalt EBITA.

Andre problemer i tillegg

Det er ikke bare økonomisk Hurtigruten gruppen har slitt. Omfattende koronautbrudd sommeren 2020 på MS Roald Amundsen medførte at mer enn

70 personer ble smittet. Det har gitt straff og bøter både for selskapet og kaptein og lege om bord på skipet. Det har også svekket selskapets omdømme. I tillegg ble selskapet utsatt for hackere i desember 2020. Det medførte tap på flere millioner kroner.

Tross problemer og store tap er Hurtigrutens ledelse optimister. - Med tanke på hva vi har vært gjennom de siste to årene, er utsiktene veldig positive, uttalte konsernsjef Daniel Skjeldam ved fremleggelsen av siste kvartalsrapport. - Så langt i dette kvartalet har våre skip hatt mange gjester, vi lanserer nye og spennende destinasjoner som vil øke den globale entusiasmen for eventyrreiser enda mer.

Om selskapet igjen klarer å tjene penger for resten av 2022 gjenstår imidlertid å se.



**Når kvalitet teller.
Da er det DRIVEX som gjelder.**

Be om tilbud hos din maskinleverandør



Svenskprodusert kvalitetsredskaper for alle årstider

Drivex Norge / Jernkroken 18, 0976 Oslo / Tlf: 90 51 26 90

E-post info@uddeholm.no / per-emil.nilsson@uddeholm.no / www.drivex.no



Drivex Norge



ASFALTERING – ASFALTFRESING – TRANSPORT

Havila Kystruten: Kronglete oppstart



En av Havilas båter forlater Tromsø en ettermiddag i august. Foto: Dag-Håvard Danielsen

Havila undertegnet i 2018 en 10 årig avtale med statlige myndigheter om å drifte 4 av 11 ruter som går mellom Bergen og Kirkenes.

Oppstarten har vært litt kronglete for Hurtigrutekonkurrenten med både problemer i forsinket levering av skip og på grunn av finansiering med russiske finansinstitusjoner som er blitt sanksjonert.

Nå er Havila i gang; ytterligere 2 skip skal leveres i løpet av de neste 6 månedene, henholdsvis Havila Polaris til nyttår og Havila Pollux ved påsketider i 2023. Skipene bygges i Tyrkia. I forbindelse med fremleggelsen av rapporten for andre kvartal 2021 uttalte administrerende direktør Bent Martini i selskapet følgende:

- Vi har hatt et utfordrende halvår med forsinket levering av Havila Castor, og ikke minst at vårt andre skip, Havila Capella, var ute av drift mellom 12. april og 28. juni grunnet manglende forsikring knyttet til sanksjonene mot selskapet som finansierte skipet. Usikkerheten medførte sviktende omsetning og færre bestillinger. Våre estimater er et tap på rundt 80 millioner kroner i inntekter i perioden Havila Capella har ligget stille.

Koronaproblemer er en viktig årsak til forsinkelsene der de som arbeider i skipene har hatt omfattende restriksjoner som forsinker fremdrift. Videre har hverken utenlandske underleverandører eller norske kontrollmyndigheter kunnet dra til verftet i lengre perioder. I tillegg er dette en type skip som er nytt for verftet. Det har skapt utfordringer og naturligvis problemer.

Knallrødt

Havila Kystruten har som konkurrenten Hurtigruten knallrøde tall for andre kvartal i 2022. Rapporten viser et resultat før skatt på minus 223 millioner kroner. Samlede inntekter var i samme periode 113 millioner kroner, altså taper selskapet

nesten 2 kroner for hver krone som de omsetter. Når de to neste skip kommer i drift har admini-

strerende direktør tro på at selskapet skal gå med overskudd. Det er Sævik-familien i fra

Fosnavåg som kontrollerer 60 prosent av Havila Kystruten gjennom Havila Holding. Dette

er den samme familien som har betydelige eierinteresser i Widerøe og Fjord1.

Båt



Buss



Bane



Fra Nordkapp til Lindesnes

Skal din bedrift på tur?

Vi kjenner Norge, og tilbyr turer med komfortable busser og hurtigbåter. Ta kontakt med oss, vi skreddersyr gjerne ditt turopplegg.

For bestilling av turbusser/båter:

tur@boreal.no

Telefon: 51 59 90 60

La oss dra sammen



Alt innen sjøfart – leveranse av grus og pukk



Bernt Eide – Mobil: 901 44 044 E-post: bernt@eidesrederi.no



NORDLYS TRANSPORT AS

Vi tilbyr brøyting, asfaltlegging og transport av asfalt, stein og grus.

Kontakt oss på
Tlf.: +47 948 69 774
post@nordlystransport.no
facebook



KOLAS
Tlf: 90 01 85 53

Telefon: +47 90 01 85 53
E-post: kentovelarsen@gmail.com - www.koltransport.no



- ◆ Skreddersøm etter kundebehov
- ◆ Høy brukskvalitet og lang levetid
- ◆ Reparasjon og service uten ventetid

Hillevågmech.no Tlf.: +47 51 70 94 60



Borg Maritime AS - Sjøtransport - Bergning - Sleping

Stakkevollvegen 65, Tromsø
Telefon 907 60 099
https://borg-maritime-as.business.site



BARENTS BUSS

Turbussen for deg som reiser i barentsregionen

Tlf.: +47 90 26 23 46
barentsbuss@outlook.com
www.barentsbuss.no

Flexirent NORGE AS
utleie av trailere og sløpenger

Hvis du har behov for å leie trailer på kort eller langtidsleie, kan Flexirent Norge være riktig partner for deg. Sammen med Ekeri Norge er vi også behjelpelig med leietrailer når du har avtale på verkstedet eller mens du venter på ny trailer. Kontakt oss på telefon 61 15 98 50, eller epost til sh@ekeri.no.



Vi utfører transportoppdrag lokalt, nasjonalt og internasjonalt



8465 MOSJØEN
Tlf: 977 06 819



+47 977 06 819
+47 994 05 440

fran-bru@online.no
www.fbtransport.no

North Roads

Servicebedrift i anleggsbransjen
Tippbiler, maskinflytting, veihevler, feiebil, gravemaskin, hjullastere og trafikkdirigenter

Mellomvika 35, 8622 Mo i Rana
Telefon +47 979 92 930
E-post: post@northroads.no - www.northroads.no

Pålitelig transport over hele landet!



Telefon: +47 971 94 212
E-post: pettersen.transport@gmail.com
www.pettersentransport.no



Trond Eriksen Transport

- Vi tilbyr transport av
- Varer og gods
 - Lettere maskiner
 - Masser og asfalt
 - Transport med lastebil, kran og krokbil

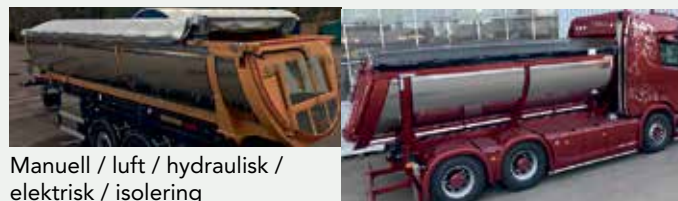
Tlf.: +47 907 29 220
E-post: tr.erik@online.no
www.tetransport.no
facebook



Resikkaringen 21, 9700 Lakselv Norge
+47 418 58 585
firmapost@finnmarkturbuss.no



NORGESLEDENDE i asfaltkapelløsninger



Manuell / luft / hydraulisk / elektrisk / isolering

ROBOL A.S 22 25 68 00 - www.robol.no



Skreddersydde løsninger tilpasset dine behov

www.hengrod.no
tlf: 33061120



Kran - Krok - Henger - Spesialbygg

Han flyttet sørover for å prøve lykken i 2018. Nå har Andreas (36) flyttet hjem og blitt sjef for ti ansatte: – Det har vært hektisk

Etter fire år i Tønsberg flyttet Andreas Pedersen hjem igjen til Hammerfest. Nå er han ny daglig leder i Kvalsund Maskin og Transport AS.

Av – Bjørn Arne Johansen

Det var i 2018 Pedersen flyttet til Tønsberg for å begynne som prosjektleder i Tønsberg kommune. Fire år senere bar det tilbake til gasskommunen i nord. 1. juni tok han over som daglig leder av Kvalsund Maskin og Transport AS etter Geir Fredriksen, som hadde styrt butikken i hverdagen siden 2012.

To måneder senere, 4. august, ble rollen offentlig bekreftet i Foretaksregisteret i Brønnøysund.

– Det har vært hektisk. Mye nytt. Det er jo en ny rolle for min del. Mye nytt, spennende og lærerikt, sier 36-åringen.

Kvalsund Maskin og Transport ble stiftet i 1987 og har i dag 10 ansatte. Pedersen forteller at det har vært en travel sommer.

– Det er den beste tiden av året for vår del. Det er ingen hemmelighet det, sier han.

Som prosjektleder innen vei, vann og avløp i Tønsberg kommune hadde Pedersen ansvaret for alt fra mindre prosjekter til store prosjekter i 50–60 millionersklassen.

– Hvordan har overgangen fra offentlig sektor til privat næringsliv vært?

– Det har vært interessant, humrer han. – Det er et litt annet tempo. Det er stor forskjell på å være byggherre og entreprenør, legger han til.

Solid selskap

Pedersen har overtatt et fjell-solid selskap. For Kvalsund Maskin og Transport har hele 11 millioner kroner på bok.

Og selv om firmaet gikk ørlite i minus i fjor med 67.000 kroner, var kontoen såpass velfylt at aksjonærene Geir Fredriksen (49 %), Kjetil Fredriksen (49 %) og Bjørg Johanne Fredriksen kunne tillate seg et utbytte på 1.020.000 kroner. Nøyaktig samme sum som året før, da

overskuddet var på 1,63 millioner kroner.

En annen forskjell mellom 2020 og 2021 var at varekostnadene ble tredoblet fra 1,59 millioner kroner til 4,15 millioner kroner.

– Økte varekostnader har slått kraftig inn. Både prisene på diesel og materialer har økt mye. Den tror jeg alle i bransjen merker, sier han.

Sterkt økte priser noe han tror har kommet for å bli. Etter en periode med tilpasning vil tingene stabilisere seg igjen, mener han.

– Jeg tror ikke drivstoffprisene kommer til å gå ned igjen. De vil stabilisere seg der de er. Prisene og markedet vil tilpasse seg etter det, konkluderer Pedersen.

Ledig jobb

Pedersen mener maskinbransjen har utfordringer fremover med tanke på dokumentasjon og digitalisering av eksempelvis prosjekter og timelister.

– Det er en veldig stor del av min jobb er å gjøre firmaet mer fremtidsrettet med tanke på det. Så det er mye å sette seg inn i, sier han.



FERSK SJEF: 36-åringen overtok som daglig leder av Kvalsund-firmaet i juli.

En annen utfordring er personell. Når vi snakker med Pedersen holder han på med å legge siste finish på en jobbannonse som straks skal offentliggjøres.

– Vi er ute etter folk. Vi trenger flere ansatte. Om noen er interessert i en jobb som maskinfører så kan de bare ringe meg, sier Pedersen. – Som maskinfører på anlegg har man en spennende og variert hverdag, forteller han.

– Man er med og skaper ting. Man er med på mange store prosjekter, og det er ikke alltid så lett å se fremgangen fra dag til dag, men når man ser tilbake

kan man si det var jeg med å legge grunnarbeidet, sier Pedersen.

– Hva er lønna til en maskinfører?

– Det varierer veldig på kompetanse. Har man sertifikat til gravemaskin, lastebil og slikt. Kravene begynner å bli veldig høy innad i bransjen. Vår utdanning er fagbrev og ulike sertifikater, forklarer Pedersen.

– Kan du si noe om lønna i kroner og øre?

– Hehe, nei, jeg skal ikke ødelegge nattesøvnen til noen, humrer Andreas Pedersen avslutningsvis.

Troverdighet og tilfredshet for våre kunder er vår viktigste målsetning. Som en av de største maskinentreprenørene i Troms og Finnmark skal vi møte kundenes forventninger gjennom pålitelighet og kvalitet i arbeidet.

Måselv Maskin & Transport AS utfører fra april 2022 sjøfyllingen til brua som skal bygges over Ramford ifm nytraséen for E8 mellom Sørbotn og Laukslett i Tromsø kommune. Samtidig skal Måselv Maskin bygge anleggsvei og landkar for ny modulbru ved Mostad.



**MÅSELV
MASKIN**

Måselv Maskin & Transport AS • Møllerhaugveien 28 • 9322 Karlstad
Telefon 77 83 28 80 • www.mmt-as.no

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

Pleym's Transport, størst i nordøst

Pleym's Transport AS i Vadsø er den største transportaktøren helt nordøst i landet. Med sine 12 trailere har også de så absolutt fått merke den kraftige prisstigningen.

- Eksempelvis hadde vi i fjor dieselutgifter på 11-12 millioner kroner. Antar at de samme utgiftene i år vil komme opp mot 17 millioner kroner, sier majoritetseier i selskapet, Bjørn Tore Pleym.

Av – Bjørn Hildonen

Men det er ikke bare drivstoffet som vil gjøre utslag på bunnlinjen når årsregnskapet skal gjøres opp. Pleym regner med at selskapets dekkutgifter i år vil øke med anslagsvis 200.000 kroner. Normalt er transportselskapets årlige dekkutgifter på mellom 800.00 og 900.000 kroner.

Førsteklasses bilpark

– Nå er det ikke bare utgifter til drivstoff og dekk som øker. Det samme gjør blant annet forsikring, vedlikehold og service, bompenger og utgiftene til ferger - og så må vi belage oss på flere rentehopp. Lønnsveksten hos oss har på de to siste årene vært på vel 10 prosent. Men vi ser tross alt positivt på utviklingen og har valgt å investere i blant annet nytt lagerbygg. I fjor ble det også tegnet kontrakter for

kjøp av fire nye biler. For når den enkelte trailer passerer 1 million kilometer utkjørt distanse, blir den skiftet ut. Påbygget kan imidlertid brukes i mange år, og på mange biler. Hadde vi ventet til i år med nybilinvesteringen, hadde vi antagelig fått et pris-påslag på ca. 200.000 kroner per bil, så det var en klok beslutning å skrive kjøpekontrakten i fjor, sier Bjørn Tore Pleym.

I januar ble den første av de fire Volvo-trailerne levert. Den andre kom i april. De to siste som ble bestilt i fjor er under oppbygging, i henholdsvis Molde og i Finland.

- For oss er det også svært viktig at vi har en førsteklasses bilpark. Den eldste vi har i drift i dag er en 2017-modell Volvo, sier Bjørn Tore som legger til de satser på Volvo framfor Scania fordi han



Nå har sønnene til Asbjørn Pleym (t.h.) overtatt, med Bjørn Tore som majoritetseier. Foto: Bjørn Hildonen

mener Volvo bedriftsøkonomisk er mest lønnsomt.

Etablert i 1969

Det var hans far, Asbjørn Pleym (78) som i 1969 etablerte selskapet Pleym's Transport AS. I 1985 fikk transportselskapet, som da hadde tre lastebiler, tildelt et areal på om lag 11 mål på industriområdet på Vegsletta. Her ble det oppført et oppvarmet garasje/lagerbygg på 350 kvadratmeter og et lite kontorbygg. Et større administrasjonsbygg ble oppført 2014. I slutten av september kunne vi ta i bruk det nye lagerbygget på 1000 kvadratmeter. Vi har også i høst

bygd en lasterampe og utført asfaltarbeid for 2,5 millioner kroner på tomte.

- Den nye finskproduserte hallen har en prislapp på 3,5 millioner kroner. Det er en investering som gjør hverdagen lettere for oss. Mens omlastning tidligere skjedde utendørs, i snøvær, frost og kuling, er nå den tiden heldigvis over. Med den nye prefabrikkerte stålhallen er ikke bare omlasting blitt mye enklere og lettere, godset blir nå lagret under tak og kundene får bedre tilgang til varene, samtidig som våre ansatte får langt bedre arbeidsforhold, sier transportselskapets arbeidende styreleder Bjørn Tore Pleym som 11. oktober fyller 50 år.

Sønnene har overtatt

Nå har senior Pleym trappet

ned sin virksomhet og overlatt styringen av selskapet til sine to sønner. Bjørn Tore har 68 prosent av aksjene og Knut Asbjørn (35) de resterende aksjene. Men Asbjørn er fortsatt daglig i full aktivitet, blant annet bak trailerrattet som nærtrafikksjåfør.

Faste ruter

I dag har selskapet en «flåte» som består av 12 trailere, 10 Volvo og to Scania – med en logo som forteller hvor de kommer fra, og der det med sirlige bokstaver i fronten er påført Arctic Route. Ni av trailerne går i langtransport og tre i nærtrafikk i Øst-Finnmark.

Hver mandag og torsdag/fredag går en trailer med både kjøle- og frysekapasitet fra Vadsø til terminalen i Frogner utenfor

Vi utfører alle typer oppdrag innen avfallshåndtering i nærområdet, inkludert industritjenester, og har et bredt spekter kjøretøy og oppsamlingsenheter for ethvert behov.

Vi har avfallscontainere fra 660L - 44m3. Avfallet som samles inn sorteres før det transporteres videre til miljøriktig sluttbehandling.

Sjøgren
GJENVINNING AS

• Containerutleie
• Tankrengjøring
• Avfallsbehandling
• Sugebiltenester
• Tømming av septikk
• ADR Transport

Tlf.: 95 30 35 35 • logistikk@sjogren.no
Svartfjellvegen 3 • 9602 HAMMERFEST



En del av staben. Fra venstre Jarmo Kallio, Yves Belgia, Bjørn Tore Pley, hans sønn Niklas (24) og Yngve Rushfeldt. Foto: Bjørn Hildonen



Asbjørn Pley vil ikke kvitte seg med disse to Volvoene, den ene en 1963-modell, den andre er en 1993-modell. Foto: Bjørn Hildonen

Oslo, med retur fra Oslo tirsdag og fredag. Det går også to ganger i uka trailere fra Vadsø til Trondheim. Når det gjelder nærtrafikken er Pleym's trailere regelmessige å se flere ganger i uka i Berlevåg, Båtsfjord, Vardø og Kirkenes.

Fisk til Danmark

- I tillegg har vi inngått flere faste avtaler med bedrifter, har et stort kunderegister og inngått flere samarbeidsavtaler med andre transportselskaper. Blant annet har vi kontakt med en sponplatefabrikk i Hattfjelldal og produsenten av Norgesvinduet som har fabrikk på Helgeland. Våre oppdrag for selskapene er å distribuere deres produkter til Troms og Finnmark. Videre har vi siden september i fjor kjørt bygningsmateriell til det nye sykehuset i Hammerfest, et oppdrag vi nå er i ferd med

å avslutte. Har også hatt et litt større oppdrag der vi har hatt nærmere 40 leveranser av bygningselementer til den nye skolen i Båtsfjord som er under oppføring. Videre har vi også transport av fisk fra Vardø/Kiberg og Berlevåg og Båtsfjord. Fisken fra Berlevåg og Båtsfjord fraktes av kollegaer fra de to stedene til samferdselsknutepunktet Tanabru. Her blir fisken omlastet til våre biler før transporten går til Padborg i søndre Jylland i Danmark. Padborg, med sine enorme terminaler, er å betrakte som et knutepunkt mellom Skandinavia og Europa. Vi har også flere transportavtaler med firmaer rundt i landet, avtaler som gir oss forutsigbarhet og en viss økonomisk trygghet, sier Bjørn Tore.

Omsetningsøkning

I fjor hadde Pleym's Transport

AS til sammen driftsinntekter på 44,5 millioner kroner. Året før, i 2020, var driftsinntektene på 40,5 millioner kroner, altså en økning på 4 millioner kroner.

- Vi har også lagt ned nye arbeid i å prise våre tjenester riktig, og mye av årsaken til inntektsøkningen har sammenheng med at vi er blitt flinkere til å utnytte bilparken. Driften har blitt mer effektiv med hensyn til utnyttelse av bilparken. Vi har i dag tre trailere som er avsatt til oppdrag for jevnlig frakt av hvitfisk til Danmark. Når det er slakt av oppdrettsfisk har vi ukentlig fem-seks trailere i sving. Også under seinhøstens reinslakting har vi oppdrag for slakterier, noe som også har ført til økt produksjon og bedret inntjeningen, sier Bjørn Tore.

Ingen uhell eller ulykker

De siste årene har selskapet ikke hatt uhell eller ulykker som har ført til driftsstans. Og skulle det oppstå en eller annen form for driftsstans, har selskapet inngått serviceavtaler med verksteder både i Sverige og Finland.

- Vi har 22-23 ansatte, hvorav 18-19 er sjåførere. De fleste er finske og bor i sine hjemland. Vi har også en kvinnelig sjåfør som bor i Luleå – og hun gjør en utmerket innsats, noe vi virkelig verdsetter. For øvrig har vi normalt sjåførbytte i Rovaniemi i finsk Lappland og Tornio, på grensen mellom Finland og Sverige. Flere av langtransportsjåførene har vært ansatt hos oss i opptil 14 år, det er egentlig uvanlig lenge for trailersjåførere. Som arbeidsgiver har vi et ansvar for at sjåførene trives og at vi bryr oss om hver

enkelt. For det å være trailer-sjåfør er krevende, blant annet fordi det i dag er et utfordrende lovverk den enkelte sjåfør må forholde seg til. Det handler om kjøre- og hviletidsbestemmelsene, overlast og fartskontroller. Vi har også et nært samarbeid med blant annet Arbeidstilsynet og legger stor vekt på helse, miljø og sikkerhet (HMS), sier Bjørn Tore Pley som legger til at kritikken som kom mot transportselskapene som tok i bruk vogntog med en total lengde på 25,25 meter var uberettiget.

- Vi kjører med slike vogntog på en rekke veier, og vi har ikke opplevd noen former for uhell eller ulykker, sier Bjørn Tore.



Bjørn Tore Pley med brosjyre av nyhallen, med en maks takhøyde på vel åtte meter. Foto: Bjørn Hildonen

Her er den nye hallen under oppføring. Foran Leif T. Dahl (t.v.) og Knut Pley. I dag er hallen ferdig og i bruk. Foto: Bjørn Hildonen



KJØPESENTER FOR TRANSPORTLØSNINGER
www.meyership.no



EN STOR DAG: Meyership har signert en 5 års kontrakt med Asko Midt-Norge, som løper frem til sommeren 2025. Avtalen betyr at Meyership skal distribuere matvarer for Asko Midt-Norge til alle destinasjoner på Helgeland. Dette er en stor og betydelig avtale i forhold til tidligere. Her adm. dir. i Meyership Leif Olav Sagen og Jørn Endresen, adm. dir. i Asko Midt-Norge. Foto: Meyership AS

Mellomstore transportselskaper: Sterk lokal forankring

De mellomstore transportaktørene i Nord-Norge har en omsetning på fra i overkant av 100 millioner kroner og opp til nærmere 300 millioner kroner. Et kjennetegn for de fleste av disse selskapene er at de er speditører og i tillegg har egen transportvirksomhet. De har også sterk lokal tilknytning til kunder i området de opererer.

Av – Knut Ørjasæter

Meyership-selskapet er et godt eksempel. Det ble startet for over 150 år siden og dermed et av Nord-Norges eldste. Det ble opprettet under navnet L.A. Meyer Skibsexpedition. Skipsekspedisjonen stod i tiden 1870 – 1880 for utskipning og håndtering av vel 800 båter/fartøy årlig. Også i dag er spedisjon viktig, der selskapet er speditør, transportør, leverer terminaltjenester samt at de driver med eiendomsutvikling. Et annet mellomstort transportselskap, Nordtrafikk, driver også langt på vei med det samme, men med Sortland som

hovedbase, dog uten jernbane tilknytning.

Store nedskrivninger

Meyership holder til i Helgelandsterminalen, som ligger i umididdelbar nærhet av jernbaneterminalen i Mo i Rana. Dette har gitt selskapet en sentral plassering med tanke på tilgang til transportløsninger med jernbane, havn og E6 tett på. Nordland er en tung region innenfor industri og sjømat med store godsmengder til og fra. Sørøver transporteres laks og fiskeprodukter både på vei og med jernbane.

Selv fremstiller Meyership seg

som et selskap som skal være et kjøpesenter for transporttjenester med effektive transportløsninger til vanns, til lands, på bane og i luften.

I 2021 mistet Meyership frakt for Rema av frukt og grønt som ble sendt fra Mo og helt til Harstad og Narvik i nord til Brønnøysund i sør. Tapet av kontrakten førte til at selskapet måtte kvitte seg med en del kjøretøy. I tillegg ble Meyership Logistikk AS fusjonert inn i morselskapet for å forenkle og spare kostnader. Tap av kunde og omorganisering førte til at 2021 ble et forferdelig år økonomisk - en måtte ta nedskrivninger på 15 millioner kroner i regnskapet. Avviklingen av Meyership Logistikk ga alene 10 millioner kroner i nedskrivninger. Egenkapitalprosenten til selskapet falt fra nesten 11 prosentpoeng til 5,8 prosent som følge av tapene.

En av konkurrentene til Rema er fortsatt storkunde. Sommeren 2020 signerte Meyership en 5 års kontrakt med Asko Midt-Norge,

som skal løpe frem til sommeren 2025. Grunnlaget for avtalen er gjensidig tillit og kvalitet bygget opp over flere år. Avtalen betyr at Meyership skal distribuere matvarer for Asko Midt-Norge til alle destinasjoner på Helgeland, fra Sømna i sør og helt til Myken. Avtalen er stor og betydelig og en mangedobling av tidligere avtaler, og kan være en grunn til at Rema valgte å bruke andre løsninger enn de Meyership tilbød.

Med et sykefravær som falt fra allerede lave 3,9 prosent i 2020 til 3,4 prosent i 2021 ser det ut til at selskapet har vært av de som er minst berørt av koronasmitte i egen virksomhet i Nord-Norge. Sykefravær regnes for øvrig som et mål på arbeidsmiljø og her kommer Meyership svært godt ut.

De største eierne i Meyership:

Sagen Holdingselskap AS:	36 %
SN-Invest AS:	24 %
Lillian Olsen:	11 %
Dag Rune Øverdal:	7 %

Nordtrafikk

Nordtrafikk AS består av datterselskapene Velo Varetaxi AS, Transportsørvis AS, Nordtrafikk Cargo AS, Nor-Express AS, Thors Varetransport AS og NT Cargo Lofoten AS. Selskapsnavnet har en lang historie i Vesterålen og Lofoten. Eierne sammen med de ansatte har ønsket å benytte navnet Nordtrafikk AS.

Nordtrafikk har over 100 bilenheter i porteføljen sin og kjører daglig distribusjon nært og fjernt i Nord-Norge. Også Nordtrafikk mistet en av selskapets største kunder i 2021. Det medførte en del omstilling og nedskrivninger/tap. Det har også vært en ubalanse mellom ressurser selskapet har i forhold til tjenester som tilbys. I 2021 tapte selskapet vel 4 millioner kroner på en omsetning på 147,6 millioner kroner. Også året før ble det tap.

Den bokførte egenkapitalen i konsernet var svært lav da den gikk inn i 2021. Da lå den på beskjedne 2 prosent. Nå er den blitt negativ. I årsrapporten for 2021 skriver styret at de mener egenkapitalen i morselskapet fortsatt er positiv og videre at etterspørselen av selskapets tjenester er stor og at det vil generere overskudd fremover.

Ledelsen har imidlertid store utfordringer for å komme seg på plussiden igjen. De må også få kundene til å betale for seg. I styrets årsrapport påpekes det at kunders betalingsvilje til tider er lavere enn deres betalingsevne.

En annen utfordring er at Nordtrafikk har hatt svært høyt sykefravær. I 2021 var fraværprosenten på 13 prosent mot 7,5 prosent i 2020, altså en nær doubling. Hovedårsaken til det høye fraværet er koronasmitte. Meyership har et sykefravær på en fjerdedel av Nordtrafikk.

De største eierne i Nordtrafikk:

Vesterålen Distribusjon AS:	34 %
Velo Invest AS:	27 %
Sollie Invest AS:	21 %
John Hansen:	14 %

Isohatt - Frostsikring av betongelementer



Isohatt™ sørger for enkel og optimal isolasjon med minimalt av gravearbeid. Presisjonsstøpte isolasjonselementer i polyuretanskum.

Isohatt™ egner seg til de fleste dimensjoner og spesielt godt til eksentriske og sentriske betongkumkjegler.



WDF ISOLASJON

"En liten revolusjon, isolert sett"



dagfinn@wdf.no
Tlf. 47 23 03 85

De største selskapene i Nord-Norge

(tall i 1000 NOK om annet ikke oppgitt)

Nr.	Selskap	Hovedkontor	Daglig leder/ kontaktperson	Salgsinntekter		Årsresultat		Antall ansatte	Virksomhet
				2021	2020	2021	2020		
1	Flyco as (Widerøe)	BRØNNØYSUND	Stein Nilsen	4 624 271	i.a.	71 282	i.a.	2 700	Lufttransport
	hvorav Widerøe Flyveselskap as	BODØ	Stein Nilsen	4 237 292	3 613 257	25 751	-145 071	1 037	Lufttransport med passasjerer
	Widerøe Ground Handling as	BODØ	Marius Myhre	857 855	837 729	-2 078	-10 173	1800	Andre tjenester tilknyttet lufttransport inkl. tilknyttede
2	Torghatten as	BRØNNØYSUND	Stein Andre Herigstad-Olsen	ca 3 000 000 (2022)	i.a.	i.a.	i.a.	1 250	Innenlandske kystruter med passasjerer
	hvorav Torghatten Nord as	TROMSØ	Torkild Johan Torkildsen	1 776 704	1 738 699	241 795	251 840	681	Innenlandske kystruter med passasjerer
3	Silk Topco as (Hurtigruten *)	OSLO	Daniel Andreas Skjeldam/ Torleif Ernstsen	222 670 *)	268 737 *)	-282 015 *)	-163 698 *)	2 700	Kysttransport med passasjerer/gods og cruise
	hvorav Hurtigruten Coastal as *)	TROMSØ	Gerry Robert Larsson-Fedde	103 116 *)	199 833 *)	-230 517 *)	-113 858 *)		Kysttransport med passasjerer
4	Boreal Sjø as**)	HAMMERFEST	Steinar Johan Mathisen	1 921 299	1 653 010	22 234	86 478	871	Innenlandske kystruter med passasjerer
5	Saltens Gruppen as	BODØ	Anders Mjaaland	947 764	779 157	28 012	16 369	831	Rutebil og godstransport
	hvorav SB Transport as	BODØ	Stein Olav Jensen	197 361	171 545	1 530	4 391		Godstransport
	Nordlandsbuss as	BODØ	Anders Mjaaland	196 267	102 239	2 758	-9 751		Rutebil og godstransport
	Wiiks Transport as	SKIBOTN	Arngrim Kiil Molberg	126 763	121 643	329	4 593		Godstransport
6	Triangle Topco AS/Connect Bus as ***)	TROLLÅSEN	Atle Ronning/Andreas Hermann Köttering	464 174	i.a.	-52 230	i.a.	2 400	Rutebil transport
	hvorav Triangle Bus as	BRØNNØYSUND	Odd-Hermann Kristiansen	185 477	164 433	-2 382	2 167	241	Rutebil transport
7	EIMSKIP Norway as	SORTLAND	Lara Konradsdottir	369 479	299 807	87 129	7 039	77	Utenriks sjøfart og spedisjon med gods
8	Miniekspress THERMO-TROMSØ AS ****)	TOMASJORD	Dag Jostein Arild	245 629	211 297	4 590	9 656	113	Godstransport på vei
9	Hokland Holding as	HARSTAD	Petter Karlsen Borgen	244 438	257 926	3462	19 066	114	Innenriks sjøfart med gods
	hvorav Seaworks as	HARSTAD	Jan Arild Paulsen	227 688	222 214	4 368	13 947	100	Innenriks sjøfart med gods
10	M3Cargo AS	LAKSELV	Bjørn-Christian Engstrøm	211 694	145 505	5 195	3 374	24	Lufttransport med gods
11	Lufttransport RW as *****)	TROMSØ	Erlend Høgset Olsen	207 956	229 758	-11 772	7 169	8	Lufttransport med passasjerer
12	TTN Trucking as *****)	ALTA	Geir Ola Sæther	165 175	142 821	1 813	1 708	229	Godstransport på vei
13	Nordtrafikk as	SORTLAND	Jørgen Sollie	147 607	138 960	-4 080	-2 127	123	Spedisjon
14	Meyership as	MO I RANA	Leif Olav Sagen	139 320	115 390	-7 623	1 463	95	Spedisjon
15	Pole position logistics as *****)	LONGYEARBYEN	Lasse Stener Hansen	134 377	49 703	6 054	2 361	30	Spedisjon
16	Ingolf Thune as	BJERKVIK	Steinar Thune	114 610	101 176	4 257	1 155	85	Godstransport på vei
17	Mar-Train heavy HAULAGE (NORWAY) AS	LEKNES	Timothy Martin	106 102	0	9 722	-498		Godstransport på vei

i.a. = ikke aktuelt

Kilde antall ansatte: Forvalt og selskapene

*) tall i EUR

**) del av Boreal konsernet med sete i Stavanger og franske eiere

***) Bussvirksomheten som er solgt ut av Torghatten

****) del av Nor-Log gruppen med sete i Stokke (Vestfold)

*****) del av Knut Axel Ugland Holding as imed sete i Grimstad

*****) del av Thermo-Transit Norge as med sete i Ålesund

*****) eid av Store Spitsbergen Kullkompani as som igjen er eid av den norske stat

NCC bygger infrastruktur over hele landet

Vei, bane, tunnel, bro, havn,
flyplass, renseanlegg og energi.

Les om våre prosjekter på ncc.no/prosjekter





Nytt steg mot et grønt skifte

PILOTPROSJEKT: Bodø-entreprenøren Veinor AS får en gyllen mulighet til å rigge seg for framtiden. Merknadene til utslippsfrie gravemaskiner dekkes av statlige midler i Sjøgata-prosjektet. Foto: Veinor AS.

Gjennom Sjøgata-prosjektet i Bodø tar entreprenøren Veinor AS et nytt steg på vei mot det grønne skiftet.

Av – Jonas Ellingsen

Bodø Kommune har valgt å kjøre Sjøgata prosjektet som et pilot-prosjekt innenfor fossilfri anleggsdrift. Med statlig støtte i ryggen har kommunen valgt en modell hvor de gir støtte til etablering av ladeinfrastruktur samt kjøp av elektriske gravemaskiner.

- Vi er glade for muligheten vi har fått gjennom Sjøgata prosjektet og initiativet til Bodø kommune for å komme i gang med omstillingen, sier daglig leder i Veinor AS, Stig Brunnes.

Nødvendig støtte

Han forteller at bedriften er igang med omstilling, men ikke i den grad man har ønsket. Så langt har bedriften skiftet ut fossile anleggsvagnar med elektriske biler, og hatt større fokus på tomgangskjøring og gjenbruk. Videre er Veinor sertifisert som Miljøfyrtårn og er nå igang med ISO 14001-sertifikasjon.

- Pilotprosjekter av den typen som Bodø kommunen velger nå, er etter vårt syn helt nødvendig på veien til en raskere omstilling til fossilfri anleggsdrift. Pr i dag er det for kostbart og risikabelt for oss som entreprenører å ta steget fullt ut med satsing på elektriske gravemaskiner, sier lederen.

Norsk fenomen

Veinor tror at skiftet kommer til å gå noe saktere enn det myndighetene og bedriften selv håper på. Grunnen til det er utfordringer med produksjon og levering av fossilfrie anleggsmaskiner grunnet råvaremangel,

kraftsituasjonen i Europa og andre eksterne forhold akkurat nå.

- Elektrifisering av anleggsmaskiner er dessuten pr nå et norsk fenomen, noe som tydeliggjøres ved at elektriske gravemaskiner kommer som fossile maskiner til Norge eller et annet europeisk land, for så å bygges om til elektrisk utgave. Ingen av de store leverandørene har egne produksjonslinjer for elektriske gravemaskiner i de større vekt-klassene, forteller Brunnes.

Kan ennå ikke skaffes

I følge daglig leder i Veinor

er det i dag kun beltegravere og lastebiler som kan leveres som elektriske utgaver. De kan leveres et stykke inn i 2023. Men de fleste anlegg har også bruk for hjulgravere, valser, høvler, dozere, dumpere og borvogner. Disse maskinene er det ingen av leverandørene som kan tilby som elektrisk alternativ pr dags dato.

- Heller ikke pick-up biler som de fleste firma av vår type er avhengig av, finnes som elektriske utgaver. Så det er med andre ord en lang vei å gå før man kan få en fossilfri anleggsplass, forteller Stig Brunnes.

Verdifull erfaring

Men en plass må man begynne. I ifølge Stig Brunnes gir Sjøgata-prosjektet bedriften muligheten til å være med fra starten av skiftet og veien mot en utslippsfri anleggsplass.

- Vi anser det som en fordel å være først ute her i Bodø, siden det vil gi oss veldig nyttig erfaring på veien. I tillegg vil vi også få en helt annen mulighet for medvirkning i omstillingen vi skal igjennom. Ulempen kan være at ting ikke går så «på skinner» som det normalt sett ville gått, men vi tror og håper at Bodø kommune vil forståelse for eventuelle utfordringer underveis. Dette er tross alt helt nytt, både for oss og for dem, avslutter daglig leder i Veinor.

Vår mest effektive krok har nå blitt enda bedre

JOABs nye EcoDrive lastveksler er virkelig fullproppet med nyheter og innovativ teknikk som nå har blitt enda bedre. Dette er noen av de:

- » Den oppdaterte EcoDrive er raskere sammenlignet med forrige versjon gjennom optimalisering av hovedventil, lastholdeventil og hurtigdriftsventil.
- » Ny lavhastighetsmodus gir deg som fører maksimal kontroll under kritisk kjøring.
- » Optimalisert og forberedt for elektriske chassis av alle merker, og gir overlegen batterirekkevidde.
- » Sikkerhetstilpasset hovedventil gir deg dobbel sikkerhet på alle funksjoner.
- » Forenklet sensorstruktur minimerer justering av sensorer og gir deg som kunde redusert risiko for nedetid.

JOAB
Er med deg hele veien.

JOAB.se | Følg oss gjerne på

► Elektrifiseringen av anleggsmaskiner er pr. nå et norsk fenomen.

- Man kan ikke snakke om et grønt skifte hos anleggsbedriftene uten å ta hensyn til at bransjen opplever sin største krise i nyere tid.

- Men først må vi berge bedriftene

Av – Jonas Ellingsen

Ordene tilhører MEF-leder Julie Brodtkorb, som er bekymret for hva som kan skje med de 2300 bedriftene og 40.000 ansatte hun representerer. Hun ser en reell fare for at bransjen står foran massekonkurs og tap av et betydelig antall arbeidsplasser i månedene fremover.

Bransje under press

- Krigen i Europa, ekstreme kostnader på alle innsatsfaktorer og kutt i offentlige vei- og vedlikeholdsprosjekt, gjør at mange av Norges entreprenører må kjempe for om de i det hele tatt skal overleve 2022 og 2023. I en slik situasjon nytter det lite å rope om et grønt skifte som fordrer betydelige investeringer. Alle i bransjen ser behovet for et skifte, men i dag er mange nærmere en konkurs enn innkjøp av varer og materiell som tar oss nærmere lavutslippssamfunnet i vår sektor, sier lederen i Maskinentreprenørenes for-ening.

MEF's distriktssjef i Nordland, Gøran Kimsaas, bekrefter denne situasjonen.

- For de fleste av våre medlemmer gjelder det å holde hodet over vannet akkurat nå. I tillegg til sterk kostnadsvekst er det også usikkerhet rundt flere offentlige prosjekter, blant annet Hålogalandsveien og tunnelene i Sørfold, sier Kimsaas.

Har ny maskinpark

Han mener at det største hinderet for elektrifisering av anleggsbransjen er at nødvendige maskiner ikke finnes på markedet i dag. - Da snakker vi om maskiner fra 10 tonn og oppover.

I 2030 ble det kun levert 20-30 gravemaskiner i denne klassen, som var ombygd fra fossil til elektrisk drift. De har også en pris som er tre ganger høyere enn dieselutgaven. Det monner lite i et marked der det selges over 4000 anleggsmaskiner pr år. De fleste medlemmene

våre har allerede investert i ny maskinpark med moderne dieselt teknologi og reduserte utslipp. Den kan jo ikke bare skrotes sånn uten videre, sier distriktslederen.

Biodiesel og massedeponi

- Det er med andre ord ikke bare å bestille en elgraver. Ingen vet sikkert om elektrisitet eller hydrogen er fremtidens løsning. Uansett snakker vi om utstyr som ikke finnes i dag, og som det ikke bare er å lade eller fylle opp, siden infrastrukturen også mangler.

I det korte miljøperspektivet mener vi biodiesel er det beste alternativet for å oppnå betydelige reduksjoner i klimautslipp, sier Kimsaas til Nordnorsk rapport.

Et grønt skifte handler om mer enn elektrifisering og MEF har annet pekt på andre viktige grep. Blant annet kjører maskinentreprenører daglig milevis for å laste av overskuddsmasser,



MEF-leder Julie Brodtkorb. Pressefoto: Jørn Søderholm

siden mange kommuner mangler sentrumsnære massedeponi. Det er dyrt - og det er dårlig for miljøet.

Her er det mulig å kutte store utslipp gjennom politiske prioriteringer.

Vil ta tid

Grønne kontraktskrav fra oppdragsgivere som Statens Vegvesen samt grønn finansiering og lavere rente hos de store

bankene, er incitamenter som presser på for omstilling i bedriftene. Distriktslederen hos MEF tror likevel skiftet vil ta mer tid enn myndighetene håper på.

- En ting er mangelen på maskiner. Flertallet av anleggsbedriftene er i tillegg små og mellomstore bedrifter som ikke har økonomi til å gjøre en tilpasning over natta. De vil trenge tid på å omstille seg, sier Kimsaas.



Absorberende
Miljøvennlig



Miljø & Støyskjerm AS
www.miljoogstoyskjerm.no
+47 992 54 312
post@miljoogstoyskjerm.no

**NORDNORSK
RAPPORT**

NORD-NORGES NÆRINGSLEVAVIS

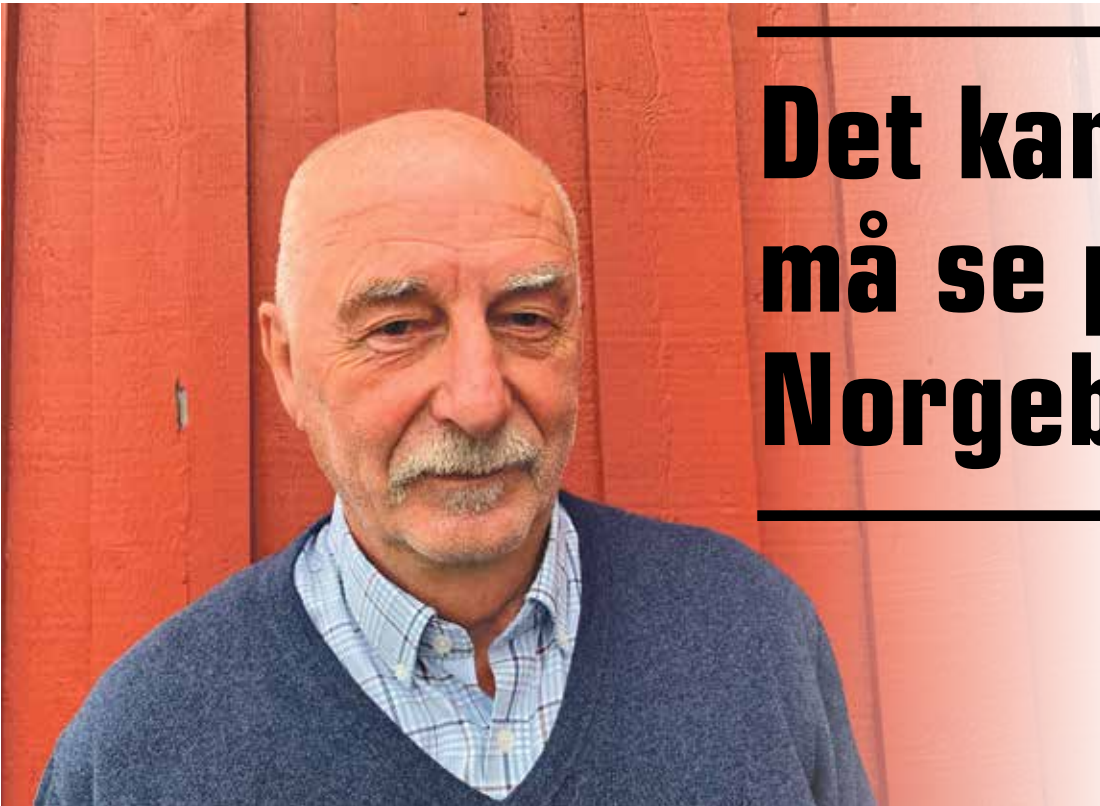
Abonnér på
Nordnorsk Rapport!

KAMPANJE:

40 % rabatt på
helårsabonnement

~~1200,-~~ 720,-

Bestill på:
abo@nnrapport.no



Det kan hende vi må se på Nord-Norgebanen på nytt

FERGEFRI E6: - Det viktigste med all utbygging av samferdsel er å ivareta næringslivets behov, mener tidligere ordfører i Narvik, Olav Sigurd Alstad. Foto: Privat

Bør Nord-Norge prioritere veitbygging i stedet for Nord-Norgebanen?

Av – Edd Meby

Tidligere Narvik-ordfører Olav Sigurd Alstad er ikke fremmed for tanken.

Hvis jeg skulle prioritere så er Hålogalandsveien og fergefri E6 etter min oppfatning de to viktigste samferdselsprosjektene vi har i Nord-Norge, og da må vi kanskje være villig til å se på Nord-Norgebanen en gang til, selv om det er et viktig og framtidsrettet prosjekt. Men vi kan ikke unngå diskusjonen om hvilke samferdselsprosjekter som skal prioriteres. De tre nordligste fylkene bør sammen komme fram til en felles samferdselsplan - og kjempe med nebb og klør for å få gjennomført en slik plan.

Næringslivets behov

Alstad var ordfører i Narvik fra 1999 til 2007, men er fremdeles en engasjert samfunnsdebattant, og har i sommer skrevet en kronikk om fergefri E6 der han allerede i tittelen slår an tonen. «En samferdselsskandale» innleder en krystallklar argumentasjon om hvorfor arbeiderpartiveteranen mener akkurat dette prosjektet må prioriteres.

- Se på den verdiskapingen vi har i nord! Vi er et stort industrifylke, vi har fisk, vi har olje og gass og vi har industri. Det viktigste med all utbygging av samferdsel er å ivareta næringslivets behov. Det gjør vi best ved å bygge ut veinettet. Hittil er det Ofofbanen som har berget oss.

Taper Nord-Norge?

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (Ap) har som kjent satt foten ned for nye prosjekter. Krigen i Ukraina og en usikker verdensøkonomi påvirker også Norge, og gjør at staten vil bruke mindre penger enn planlagt på samferdsel. Når ny Nasjonal Transportplan kommer i 2024 blir den preget av mindre penger og tøffere prioriteringer, og det frykter Alstad kan gå ut over Nord-Norge, nok en gang.

- Nord-Norge har aldri fått sin naturlige del av samferdselsbudsjettet, og de signalene som kommer fra regjeringen nå, gir meg ikke akkurat store

forhåpninger. Fergefri E6 er jo ikke med i diskusjonen en gang.

Skadelig hanekamp

Så er det jo naturlig å stille spørsmålet; hvorfor når ikke Nord-Norge frem med sine argumenter? I sin kronikk svarer Alstad slik: «Opp gjennom årene har det vært en trøstesløs debatt rundt landsdelens evne til å få gjennomslag for viktige prosjekter i Stortinget. Tidvis har ambisjonsnivåene til Tromsø og Bodø innen kultur, utdanning, helse og samferdsel gitt stortingspolitikere fritt spillerom på grunn av steile holdninger i Nord-Norges to største byer. Politikerne i disse to byer

bør etter hvert innse at deres egen vekst, stort sett er avhengig av vekst i landsdelen forøvrig. Skal disse byene ta lederskap i å skape en ny og troverdig framtid her nord, må en fra tid til annen innse at utvikling av det øvrige Nord-Norge også vil være til gagn for deres egen kommune.»

Èn stemme!

- Nord-Norge lider under bykampen mellom Tromsø og Bodø, konkluderer Alstad.

- Se på Vestlandet; der snakker de med én stemme og får realisert fergefri E39 til 300-400 milliarder. Til sammen-

ligning vil jeg tro at med dagens priser vil en fergefri E6 fra Fauske til Narvik koste rundt 40 milliarder.

- Må vi i Nord-Norge si nei til noe for å få noe?

- Hvorfor? Det må vel være andre deler av landet som må si nei, spesielt der de allerede har en god veistandard. Etter min mening er det Vestlandet og Nord-Norge som skaper de verdiene vi lever av i dette landet, altså de varene vi kan selge. Da sier det seg selv at vi må kreve å få den infrastrukturen som vårt næringsliv trenger.



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.



Minnevik 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



TOGET PÅ VEI TIL TROMSØ: Vil NATO-utvidelsene føre til at Nord-Norges hovedstad Tromsø endelig får se en jernbane innen 200 år etter at Østlandets hovedstad Christiania fikk jernbane i 1854, over 150 år etter at Midt-Norges hovedstad Trondheim i 1880 kunne sende folk og gods til og fra Christiania, og over 100 år etter at Vestlandets hovedstad Bergen fikk sin Bergensbane i 1909? Illustrasjon: Dag-Håvard Danielsen

Vil krigen i Ukraina bli et argument for Nord-Norgebanen?

Om det skulle mangle gode grunner til å bygge Nord-Norgebanen, kan sikkerhetspolitikk bli det som utløser igangsetting?

Av – Edd Meby

Usikkerheten som er skapt ved Russlands angrep og krigføring i Ukraina har skapt økt oppmerksomhet om NATOs rolle, om Norges medlemskap og om sikkerhetspolitikken i Europa. I dette bildet blir nordområdene enda mer interessante. Vår 200 kilometer lange grense opp mot det stadig mer aggressive Russland gjør at Norge har særlige grunner til å være opptatt av vår forsvarspolitik i Nord-Norge. Medlemskap for Sverige og Finland aktualiserer et enda sterkere forsvarssamarbeid med våre nordiske naboer, og en økt oppmerksomhet om infrastruktur, forsyningslinjer og forsvarets tilstedeværelse i Nord-Norge.

EU legger føringer

I et debattinnlegg av internasjonal rådgiver Einar Sørensen i Nordlys i sommer tok han opp dette temaet.

«Vi kan like godt med en gang glemme det historiske tankegods som hittil har vært den store bremsekloss mot Nord-Norgebanen, inkludert en stambane fra Fauske til Tromsø. Fra nå av er det helt klart at jernbaneutbyggingen både i Europa, i Norden og i Nord-Norge må sees som en felles integrert sak. Ikke minst vil forsvarsinteressene veie sterkt i regnestykket om «samfunnsøkonomisk nytte». Det er en direkte følge av at

transportutvikling innenfor EUs programmer forutsetter at militære og sivile forhold integreres i fellesprosjekter finansiert av EU», skriver Sørensen i innlegget.

NATO trenger jernbane

Nord-Norgebanens rolle i forsvars- og sikkerhetspolitikken har ikke vært langt fremme i den offentlige debatt, der de samfunnsøkonomiske beregningene ofte er brukt som et motargument for denne investeringen.

Sørensen mener Nord-Norgebanen er mer enn en nasjonal stambane, og hevder at dette må medføre at KVVU-arbeidet om Nord-Norgebanen ikke kan fortsette som før. Hans råd er at

Forsvaret må inn i dette arbeidet på linje med alle transportsektorer. Og Sørensen er allerede klar med konklusjonen: NATO trenger en jernbane i hele Nord-Norge.

Konsekvensene

Tormod Heier, oberstløytnant i Hæren og professor ved Forsvarets høyskole, peker på konsekvensene for Nord-Norge av krigen i Ukraina.

- Nord-Norge ligger tett opptil atomstyrkene på Kolahalvøya.
- Russerne frykter at det kan begynne seg offensive styrker på den norske siden av grensen.
- Dette området er AS Norges pengebinge - vårt viktigste

strategiske nærrområde, der det årlig hentes ut milliarder av kroner i olje, fisk og gass.

- Norge må holde seg inne med USA, men helst slik at russerne ikke føler seg truet.
- Den største sikkerhetsutfordringen for Nord-Norge er at norske myndigheter ikke har store nok militære styrker til selv å ha god situasjonsforståelse i de norske nærrområdene.

Heier mener det er for få marinefartøyer, fly og mannskaper tilgjengelig for at Norge selv skal ha kontroll utenfor kysten av Nord-Norge. Dermed blir det norske forsvaret nødt til å outsource viktige forsvarsoppgaver

til USA, som for eksempel patruljering av norskekysten og havområdene utenfor, mener han.

Europeisk tognett

I denne situasjonen er det at EU isolerer og straffer Russland med å innføre en felles sporbredde på tog, som er ulik russernes. EU tar med seg Ukraina og Moldova inn i det nye standarden, og utelukker Russland og Belarus. Dermed kan en slik jernbane med start i Tromsø, og utvidet fra Skibotn nordover til Alta ha samme standard.

Einar Sørensen hevder krigen i Ukraina endrer mye av forsvarsplanleggingen hos NATO-landene i nord. Ofotbanen bindes sammen som del av svenske Kiruna-Luleå og integreres med en bane frem til Kolari og Rovaniemi med Skibotn som knutepunkt til Finnmark. Samtidig bindes Narvik og Tromsøregionen sammen med de svært viktige forsvarsanleggene i Indre Troms, som trenger jernbane like mye som resten av forsvaret i Nord-området.

«Verdien av et slikt omfattende jernbanesystem kan ikke overdrives. For Forsvaret er dette alfa og omega, i tillegg til den enorme betydning for økonomisk sivil samarbeid», mener Sørensen.

- Dette kan bli et felles sivilmilitært program. Her trenger vi et helt nytt «samfunnsøkonomisk regnestykke», hevder han.

Rekkverk kan redde liv.
Vi kan rekkverk.

Enda bedre. Hver dag.
For å redde liv langs veien.

G GJERDE
ARVID GJERDE AS

agjerde.no



Utbyggere av vei/samferdsel: 80 prosent på de 3 store

Utbygging av vei og samferdsel er konsentrert om store anleggsentreprenører. Blant nordnorske selskaper i dette markedet har 3 store selskaper 80 prosent av omsetningen for selskaper med mer enn 10 millioner i omsetning.

Av – Knut Ørjasæter

Vi har sett nærmere på nordnorske entreprenører som er engasjert i vei og samferdsel. Dette er et marked for store selskaper. Mindre entreprenører er enten underleverandør, eller utfører mindre jobber som eksempelvis snørydding i geografisk nærhet til der entreprenørene holder til. De store er på sin side engasjert i andre anleggs- og entreprenøroppdrag i tillegg til rene samferdselsoppdrag.

En suveren vinner

Ser en på oversikten over selskapenes lønnsomhet ligger driftsmarginene på fra 2 til 8 prosent poeng.

Ett selskap skiller seg fra resten. Målselv Maskin og Transport AS tjener svært godt der andre

taper penger eller blir sittende igjen med lommerusk. For hver krone selskapet omsetter sitter det igjen med 17 øre fra driften. Det skal brukes til å betale kapitalkostnader og skatt, med mere. Etter at alt er betalt sitter selskapet igjen med mellom 13 og 14 øre per krone omsatt. Dette er milevis foran nummer 2 på listen, Nordanlegg AS i Bodø, som sitter igjen med mellom 7 og 8 øre etter at alle regninger og skatt er betalt.

Blant entreprenører som ikke direkte er kategorisert tilknyttet samferdsel, men som har en stor og betydelig andel av virksomheten nettopp innen denne sektoren, finner vi HAK Entreprenør. Selskapet bygger blant annet broer. Det har virksomhet over hele landet. Hovedkontor i Alta er ingen hindring. Selv



ROALD MADSEN AS: Selv med betydelig tap for 2021 er selskapet bunnsolid. Egenkapitalen er på over 130 millioner kroner.

Store maskiner, store prosjekter og motiverte ansatte gir penger i kassen til Målselv Maskin og Transport. Foto: Målselv Maskin og Transport AS



beskriver selskapet seg på følgende måte:

«Vi utfører bruer, kaier, damanlegg samt større betongkonstruksjoner i hele landet. Vi får gode tilbakemeldinger fra kunder når det gjelder kvalitet på arbeidet. Ett av våre anlegg har også vært nominert til årets anlegg i Norge. Vår største kunde er Statens Vegvesen, men vi tar også oppdrag fra andre, kommuner, private etc.»

HAK Entreprenør AS er en profesjonell betongentreprenør, etablert i 2012. Selskapet er eid av Ole Heggeli og Ole Johan Aas.

Leonard Nielsen (LNS) er suverent størst i vår oversikt. Selskapet leverer komplett entreprenørskap innen tunnel og gruvedrift. Tunneloppdrag har selskapet både i Norge og i utlandet. Selskapet hadde i 2021 en omsetning nær det femdobbelte av Målselv Maskin og Transport.

Driftsresultatet var bare 30 prosent høyere.

Consto AS er i dag Nord-Norges største entreprenør med en omsetning på konsernnivå på over 8 milliarder kroner. Hovedkontoret ligger i Tromsø. Vi har ikke tatt med Consto i vår oversikt her. Selskapet utvikler og bygger boliger og alle typer næringsbygg for offentlige og private oppdragsgivere på Svalbard og i Nordland, Troms og Finnmark og er involvert i vei og samferdsel gjennom underselskap Consto Anlegg, som har egne avdelinger over det ganske land.

En annen maskinentreprenør som normalt har hatt god inntjening er Roald Madsen AS, men for 2021 buttet det imot. Selskapet tapte over 29 millioner kroner på en omsetning på 270 millioner kroner.

- Entreprenørmarkedet i Tromsø stoppet nesten opp helt da koronaen kom. Vi fikk ikke nye jobber, både det offentlige og private satte prosjekter på vent, fortalte Rune Madsen, daglig leder i Roald Madsen AS til E24 da resultatene for 2021 ble lagt frem for noen måneder siden.

Selv med betydelig tap for 2021 er selskapet bunnsolid. Egenkapitalen er på over 130 millioner kroner. Vi har heller ikke tatt med Roald Madsen AS i vår oversikt her da selskapet i liten grad har oppdrag direkte mot vei og samferdsel.

De største nordnorske innen utbygging av vei og motorveier

Selskap	Hovedkontor	Daglig leder	Driftsinntekter		Driftsresultat		Driftsmargin		Årsresultat		Netto fortjenestemargin	
			2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
LEONHARD NILSEN & SØNNER AS	RISØYHAMN	Jonas Einar Tettlie	1 116 999	799 802	55 910	4 589	5	1	58 353	8 988	5,2	1,1
SVEVIA NORGE AS *)	MOSJØEN	Lars Reitan	570 236	450 434	-2 213	-17 755	0	-4	-471	-14 270	-0,1	-3,2
NORDASFALT AS	BODØ	Ove Gunnar Andreassen	534 654	458 411	20 747	30 802	4	7	16 398	23 646	3,1	5,2
MÅLSELV MASKIN & TRANSPORT AS	KARLSTAD	Erik-Anders Helin	238 422	234 922	40 269	39 738	17	17	32 491	32 315	13,6	13,8
HAK ENTREPRENØR AS	ALTA	Ole Heggeli	166 452	243 919	7 826	-6 841	5	-3	4 395	-7 032	2,6	-2,9
NORD VEI & ANLEGG AS	SØRREISA	Kent Roger Klements Nordhaug	67 237	58 729	1 560	4 769	2	8	290	2 641	0,4	4,5
PEDERSEN BRØYTING AS	TROMSØ	Tore Pedersen	34 490	39 639	851	2 439	2	6	635	1 855	1,8	4,7
NORDANLEGG AS	BODØ	Tor-Morten Solheim	23 724	21 170	1 830	-541	8	-3	1 704	-692	7,2	-3,3
GRAVESERVICE AS	BÅTSFJORD	Trond Are Eriksen	17 896	19 119	704	2 643	4	14	524	2 047	2,9	10,7
ASFALTSERVICE NORD AS	LAKSELV	Leif Inge Jakobsen	14 477	10 126	281	-194	2	-2	218	-311	1,5	-3,1
VEGMERKEREN AS	TROMSDALEN	Arnulf Hanssen	10 320	5 040	866	305	8	6	675	243	6,5	4,8
			2 796 928	2 343 331	130 652	61 974	4,7	2,6	117 233	51 450	4,2	2,2

Kilde: Forvalt

*) del av det svenske Svevia AB konsernet

GRAVING - SPRENGING - FUNDAMENTERING
ALF ISAKSEN MASKIN AS
MASKINENTREPRENØR - TLF.: 907 60 081 / 82 - www.alfisaksen.no

Odd Inge Sør-Reime AS
Varanger Bilbergning AS
Esso - Varanger Service AS

Odd Inge Sør-Reime AS
☎ 97 15 40 49
nesseby@falcknett.no
www.varanger-bilbergning.no

Måselv Maskin og Transport: Suverent mest lønnsom



ERIK-ANDERS HELIN: - De siste 50 årene har vi vært opptatt av å ikke bruke penger vi ikke har. Selskapet er bygget gradvis opp under filosofien at først må pengene tjenes og så kan vi investere etter evne.

► **Omsetningen er egentlig ikke så viktig. Vi er alltid mye mer opptatt av bunnlinjen enn av topplinjen.**

Anleggsbransjen er ikke kjent for å være blant de bransjene med god inntjening. Men det finnes unntak. Et er Måselv Maskin og Transport AS. Her får du et innblikk i hvorfor.

Av – Knut Ørjasæter

Måselv Maskin og Transport er en tradisjonell maskinentreprenør som utfører kommunaltekniske anlegg, vegbygging, masseforflytting, fjellarbeid, tomteuttak, grunn- og betongarbeid, bygging av idrettsanlegg, vegvedlikehold og ulike former for transport. I tillegg har selskapet et mobilt knuseverk som gir fleksibilitet med hensyn til masseuttak.

Hva skyldes den gode inntjeningen?

- Det er flere forhold. For det første er vi opptatt av god økonomistyring, usikkerhetshåndtering og prosjektstyring. De siste 50 årene har vi vært opptatt av å ikke bruke penger vi ikke har. Selskapet er bygget gradvis opp under filosofien at først må pengene tjenes og så kan vi investere etter evne. I tillegg bruker vi mye tid på planlegging. Vi skal gjøre jobben og den skal gjøres riktig første gang, sier daglig leder Erik-Anders Helin i Måselv Maskin og Transport.

- Må en rette opp feil, og gjøre ting opp igjen, koster det utrolig mye. Ikke bare må feil rettes opp. Det spiser opp inntjening fra andre jobber og svekker omdømme. Videre tar feil ledelseskapasitet som skulle vært brukt på å skaffe nye oppdrag og tilrettelegge oppdrag under utførelse.

- For det andre tar vi bare oppdrag vi føler oss sikre på vi vil tjene på. Vi tar ikke tapsprosjekter. Jeg vil sitere økonomisjef og tidligere

hovedeier Frank Eriksen: *Omsetningen er egentlig ikke så viktig. Vi er alltid mye mer opptatt av bunnlinjen enn av topplinjen. Vi har en sunn økonomi og er ikke desperate etter å få jobber for å holde folk sysselsatt. Siden etableringen i 1967 har selskapet aldri gått med underskudd!*

Det vil alltid dukke opp uforutsatte hendelser. Hvordan takler dere dette?

- Vi jobber alltid ut fra en plan og har i tillegg en plan B og C i tilfelle problemer skulle oppstå.

Hva gjøres for å holde arbeidsstokken motiverte?

- Jeg trekker frem den sterke kulturen i selskapet. Alle er fokusert på å produsere. Ingen ønsker frustrerende ventetid. Det gjelder alle, fra våre maskinførere til kontoransatte. Vi har også en bonusordning der de ansatte får fordelt 20 prosent av overskuddet i bedriften.

Det bidrar til at alle ansatte på alle nivåer er fleksible, løsningsorienterte og fokuserte på å gjøre den jobben de er satt til.

Dette betyr at selskapets vel 65 ansatte både etter knallår i 2020 og 2021 har fått vel 8 millioner kroner til fordeling hvert av årene. I snitt er det cirka 100.000 kroner per ansatt både for 2020 og for 2021.

I bygg- og anleggsbransjen er det ikke uvanlig at kunder og leverandører havner i kostbare og tidkrevende rettsaker om store beløp.

Har Måselv Maskin og Transport AS noen rettslige konflikter med kunder eller leverandører gående?
- Vi har aldri vært i rettsak med våre kunder. Eller mer presist, fortsetter Helin.

- Det er over 20 år siden sist vi var i retten og da var det en sak

vi vant etter å ha blitt saksøkt. Måselv Maskin har aldri saksøkt noen. Vi er svært opptatt av å løse oppdragene våre i samarbeid med våre oppdragsgivere. Oppstår problemer, og det gjør det, så setter vi oss ned sammen for å finne den beste løsningen i fellesskap der og da. Vi ønsker ikke at ting skal utsettes til et sluttoppgjør. Vi skal være kjent som ryddige hele veien.

Del av AF-gruppen

Måselv Maskin & Transport AS er 70 prosent eid av AF Gruppen og 30 prosent av aksjene er eid av Eriksen-familien. Det var i 2015 Eriksen-familien solgte seg ned. Den gang uttalte Frank Eriksen at det ikke fantes noen klare kandidater til å overta bedriften i familien. Da var det det også greit å selge seg ned.

AF-gruppen hadde en samlet omsetning på nær 28 milliarder kroner i 2021. I den sammen-

hengen blir Måselv Maskin og Transport liten.

Har det betydning at dere er en del av AF-gruppen som igjen har OBOS som hovedaksjonær?

- Det viktigste det har gitt oss er tilgang til kompetanse som vi kan benytte oss av. I et stort system som AF-gruppen er det alltid noen som kan bidra der vi selv ikke har kompetanse.

- Til nå har vi ikke lykket med å gjøre større prosjekter sammen med resten av AF-gruppen. Vi er et veldig selvstendig selskap. Men vi både ønsker og arbeider for å finne riktige samarbeidsprosjekter i fremtiden.

Hvor mye av omsetningen er fra vei og samferdsel?

- Cirka 50 prosent av omsetningen.

Vi bistår med landmåling og datafangst i ditt prosjekt!

- Stikningstjenester
- Fastmerker og grunnlagsnett
- FKB/NVDB – dokumentasjon
- Sjøbunnskartlegging
- Dronekartlegging
- Laserskanning og modellering
- Spormåling



Skanska Survey

skanskasurvey.no



De store nordnorske entreprenørene er tilbake i pluss for 2021 etter et tungt 2020 der 3 av de fem største gikk med underskudd. Best har det gått for Leonhard Nilsen og Sønner Eiendom-konsernet som tjener penger som gress. De ekstremt gode tallene skyldes kjempegevinst på salg og børsnotering av datterselskapet Rana Gruber – ikke ordinær drift.

Store entreprenører: Tilbake i pluss

Av – Knut Ørjasæter

Størst av de nordnorske entreprenørselskapene er Consto. Gruppen hadde en omsetning på over 8 milliarder kroner

i 2021. Holder en LNS-konsernet utenfor må inntjeningen til entreprenørselskapene betegnes som beskjeden. Lønnsomhetsgraden er på mellom 0,8 og 2,1 prosent. Det er dette selskapene

sitter igjen med per omsatt krone når alt inkludert skatt er betalt.

LNS i en egen liga

LNS er i en liga for seg selv. I konsernet er LNS-Eiendom

øverst i pyramiden av datterselskaper og datter-datterselskaper. I 2021 satt konsernet igjen med 26 øre per kroner det omsatte for etter skatt. Vanligvis er det bare legemiddelselskaper som kan vise til slik inntjening. En skal imidlertid ikke gå så langt tilbake i tid før det var store negative tall. Driftsresultat i 2017, 2018 og 2019 ga til sammen et minus på over 150 millioner kroner. I 2015 var det katastrofetal med nesten 190 millioner kroner i minus det året alene. Det skyldtes i hovedsak store tap på engasjement på Island.

- De gode tallene i 2021 skyldes tre forhold. Nedsalg og børsnotering av Rana Gruber, god drift og gode priser på jernmalm, sier konsernsjef og hovedeier i Leonhard Nilsen og Sønner Eiendom, Frode Michal Nilsen.

LNS-konsernet solgte seg ned i Rana Gruber fra 66,7 prosent til nær 30 prosent i løpet av 2021. Siden har LNS solgt seg ytterligere ned til vel 21 prosent eierandel. Hvor stor ble gevinsten på aksjene som er solgt?

- Det har jeg ikke lyst å fortelle, sier Nilsen. – Det jeg kan si er at de gode resultatene våre og den sterke balansen gir oss stor handlefrihet og mange muligheter fremover. Vi har flere spennende prosjekter vi vurderer.

Milliardgevinst

Ser en i notene på det offisielle 2021-regnskapet til LNS-Eiendom står det i note 25 at gevinst ved avhendelse av datterselskap utgjør 768 millioner kroner. Har LNS fått tilsvarende pris for de siste aksjene som er solgt, gir det ytterligere mellom 250 og 260 millioner kroner i gevinst. Rana Gruber har vært et eventyr som har gitt LNS-gruppen over en milliard i gevinst siden gruveselskapet ble overtatt i 2008 med det som til nå er solgt av aksjer.

Hvilke prosjekter ser dere på fremover?

- Heller ikke det ønsker jeg foreløpig ikke å gå ut med offentlig.

For vår egendel vil vi tro at Nussir blir et av de store prosjektene som LNS vil bruke penger på i tillegg til at selskapet har betydelige entreprenøroppgaver i lang tid fremover. (Nussir blir omtalt annet sted i bladet.)

Hvorfor solgte dere dere ned i Rana Gruber?

- Det var spesielt to forhold. Vi hadde i underkant av 70 prosent av aksjene i Rana Gruber før selskapet ble børsnotert. Vi var altså ikke alene som eier. Vår partner ønsket å selge deler av sine aksjer og etter litt diskusjon kom vi frem til at børsnotering var veien å gå. Da måtte vi selge oss ned for å gi plass til nye aksjonærer. I tillegg til gevinst, har dette synliggjort verdiene vi sitter på i LNS.

Det har vært store problemer med utenlandske stor-entreprenører som har fått tunnelkontrakter i Norge med kostnadsoverskridelser, forsinkelser og rettsvister. Hvordan er konkurransen fra utenlandske entreprenører i dag?

De 10 største nordnorske gruve-/mialbedriftene

Selskap	Sted	Daglig leder	Driftsinntekter		Driftsresultat		Årsresultat		Utbytte	
			2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
RANA GRUBER ASA	MO I RANA	Gunnar Moe	1 628 463	1 296 091	755 449	513 157	587 244	273 136		
STORE NORSKE GRUVEDRIFT AS	LONGYEARBYEN	Jan Morten Schjelderup Ertsaas	184 426	103 054	-412 938	-68 729	-414 410	-57 282		
SELØY UNDERVANNSSERVICE AS	HERØY	Runar Mørch	161 746	204 893	3 059	7 311	2 388	5 627		
BRØNNØY KALK AS	VELFJORD	Raymond Langfjord	136 654	123 122	6 540	7 245	3 243	3 070		
GABBRO NOR AS	HUSBY	Stian Fuglstad	117 796	114 041	20 079	22 644	15 270	17 102	12 000	4 000
ALTA SKIFERBRUDD SA	ALTA	Asbjørn Wang	103 223	57 838	8 564	4 736	6 096	4 263		4 125
HADSEL MASKIN AS	STOKMARKNES	Espen Sørnes Jenssen	75 724	75 098	5 266	1 482	4 158	1 111		
STAVEN GRUS AS	MYRE	Trond Stavøy	64 454	43 578	3 920	1 111	2 717	478		
SKALAND GRAPHITE AS *)	SKALAND	Christoph Werner Frey		47 078		-24 102		-32 865		
BULLDOZER MASKINLAG PRODUKSJON AS	SORTLAND	Morten Vråberg Johnsen	44 201	29 502	3 464	955	2 684	666		

Kilde: Forvalt

*) Ble solgt fra LNS til australske selskapet MRC Ltd. Selskapet har per dato ikke levert inn eget regnskap og årsrapport for regnskapsåret 2021

BRUK EN TOTALLEVERANDØR.

Nomek utvider med Europeiske kvalitetsprodukt fra Cappello to og Fico. I tillegg fortsetter vi å levere våre egenproduserte løsninger :

- Mobil avvanning
- Slamsuger
- Spylebil/kombi
- Recycler
- Supersuger
- Tankhengere



CAPPELLOTTO

nomek.as
kvalitet setter spor

NOMEK AS Grandevegen 13 6783 STRYN
57 87 07 70 – post@nomek.as

www.nomek.as



Konsernsjef Frode Nilsen og Leonhard Nilsen og Sønner Eiendomskonsernet tjener penger som gress. Foto: LNS

Consto: Suverent størst

Consto er suverent den største nordnorske entreprenørbedriften. Selskapet er større enn de neste 10 på listen til sammen. Men med hensyn til inntjening er selskapet slått langt ned i støvlene av LNS-konsernet.

Av – Knut Ørjasæter

Konsernet hadde en omsetning på 8,1 milliarder kroner og et resultat på 223 millioner kroner i 2021. Dette er en kraftig forbedring fra konsernets første minusresultat noensinne i 2020. Dette gjør Consto til en betydelig entreprenør i norsk sammenheng, ikke bare i Nord-Norge. Selskapet har virksomhet over hele Norge og i Sverige. Samlet antall ansatte er i overkant av 1 100. Den svenske delen av virksomheten sto for 1,75 milliarder kroner av omsetningen og ga et resultat på 28,1 millioner kroner.

Utsiktene for inneværende år ser også lysende ut. Consto gikk også inn i 2022 med en historisk høy ordresreserve. Samlet ordresreserve var ved årsskiftet på 17,1 milliarder kroner, hvorav 4,2 milliarder kroner i Sverige. I overkant halvparten er for 2022.

- Etter et for oss meget resultatmessig svakt 2020, iverksatte vi i 2021 en rekke forbedrings- og effektiviseringstiltak som vi nå ser resultatet av, sier Hans Kristian Seterlund, administrerende direktør i konsernet. - Vi er fornøyde med utviklingen i 2021. Koronasituasjonen har medført

tidsforskyvninger i flere kontrakter både i Norge og Sverige.

De to største eierne i Consto-konsernet er Sæther-familien og Løseth-familien, begge fra Surnadal på Nord Møre. De eier nær 23 prosent av konsernet gjennom et felles eid investeringsselskap Norutbygg AS. Neste på listen er de Oslo-bosatte Andøya-brødrene Roger og Kristian Adolfsen. De eier 9,5 prosent av Consto hver gjennom investeringsselskaper de har. Gjennom litt merkelige eierstrukturer med holdingsselskaper på ulike nivåer viser det seg at Consto-konsernet eier vel 10 prosent av aksjene selv.

Det betyr at Norutbygg sitter på over 25 prosent av utestående aksjer og Adolfsen-brødrene nær 11 prosent hver av utestående aksjer.

- Det ser ut til at de har lært. Vi ser nå at de bruker norske underentreprenører på tunnel-delen av anbudene de er med på. Hvilke utfordringer har LNS fremover?

- Vi har brukt mye tid og ressurser til å få til gruvedriften på Grønland. Vi ligger etter planene vi har satt, og det har vært utfordringer. Her tok vi nedskrivninger på 140 millioner kroner i 2021.

Gruver og tunneler

LNS er både anleggsentreprenør med hovedaktivitet innen anlegg, gruveentreprenør og gruveeier. LNS kombinerer det beste fra både anleggsbransjen og gruveindustrien i sine prosjekter. Ser en på entreprenørvirksomheten alene hadde den vekst på over 30 prosent fra 2020 til 2021 og driftsresultatet mer enn 10-doblet seg. Det er i overkant av 480 ansatte i LNS-konsernet.

**ANLEGG & MASKIN
SUPPORT AS**

**Sammen er vi totalleverandør innen
landmåling og maskinstyring**

STAVANGER // BERGEN // HARSTAD // TRONDHEIM // OSLO
Luramyrvеien 12 - 4313 Sandnes - Norway - E-post: stavanger@anko.no

Hovednummer : 51 70 72 10 - AMS : 63 98 70 00 - www.anko.no

Godt samarbeid og tålmodige bilister



7. oktober er den oppgraderte Ibestadtunnelen klar for offisiell åpning.

Av – Edd Meby

Og prosjektleder Øyvind Hamre i BMO Tunnelsikring AS er fornøyd med sluttresultatet.

- Vi har hatt et konstruktivt og godt samarbeid med Troms og Finnmark fylkeskommune,

der begge parter har vært pragmatiske og opptatt av gode løsninger. Og så vil jeg skryte av bilistene som har vært veldig tålmodige gjennom denne perioden med kolonnekjøring, sier Hamre.

- Det er alltid mer krevende å oppgradere en eldre tunnel enn å bygge en ny, men de utfordringene vi har møtt underveis er vi vant med å løse. Anlegget var ferdig i juni og har vært åpen for trafikk siden 3. juli. Det er testing og

ut-prøving av utstyr som har gjort at den offisielle åpningen ikke er før nå.

3,4 kilometer

Fv 848 Ibestadtunnelen er en undersjøisk veitunnel mellom øyene Andørja og Rolla i Troms. Tunnelen går mellom Sørвика på Andørja og Hamnvik på Rolla, og sammen med Mjøsundbrua knytter den Rolla til fastlandet. Tunnelen som ble åpnet i 2000 er 3.418 meter lang, og har de siste to årene vært gjennom en omfattende oppgradering. Opp-

graderingen er gjort for å oppfylle de nye kravene til sikkerhet som kom 1. januar 2015.

Tryggere og tørrere

Anleggskostnedene kommer på ca. 215 millioner kroner eks. moms, og omfatter to store fjellhaller, tre tekniske bygg, sju kilometer med grøfter og over 50 000 kvadratmeter med vann og frostsikring. Før oppgraderingen var dette en tunnel med innsig av sjøvann, dårlig luftkvalitet og tidvis redusert sikt på grunn av kondens. Den

nye versjonen er langt tørrere, og vil dermed også oppleves som mye bedre for syklister på strekningen. Før hadde tunnelen ingen vifter, nå er det montert 39 nye. Det er montert nye elektrokabler, ny LED-belysning og rømningslys. DAB-radio og nødnett er også installert.

For Troms og Finnmark fylkeskommune har dette vært et godt prosjekt, mener prosjektleder Lars Greger Bakken.

- Vi har hele veien samarbeidet konstruktivt med BMO, og løst de praktiske utfordringene underveis.

- Hva betyr prosjektet for Ibestad-samfunnet?

- Befolkningen får i bunn og grunn en ny tunnel, og den er som natt og dag i forhold til den gamle, der det var mørkt og en del innsig av sjøvann. For oss er det godt å få være med og drive samfunnsutvikling på denne måten, sier Bakken.



► Det er mer kreende å oppgradere en eldre tunnel enn å bygge en ny.

NÅR RESULTATET TELLER

eDev™ II
Electronic Tunnel Blasting System

Vårt unike elektroniske tennsystem eDev™ II er utviklet spesielt for tunnelsprengning og har satt en ny standard for kontrollert sprengning i tunnel.

SHOTPlus™
TUNNEL

SHOTPlus™ Tunnel er utviklet som et verktøy for Oricas underjordskunder. SHOTPlus™ Tunnel muliggjør effektiv salvedesign, analyse og optimalisering for såvel tunnel-drift som gruvedrift under jord.



Ibestadsamfunnet får en moderne tunnel, der belysningen er en helt annen enn i den gamle. Foto: BMO Tunnelsikring AS

Den nye tunnelen har vært åpen for fri ferdsel fra 3.juli, og offisiell åpning 7. oktober. Foto: BMO Tunnelsikring AS

Fakta: Ibestad- tunnelen

Byggherre og eier:

Troms og Finnmark fylkeskommune

Byggeleder:

Lars Greger Bakken

Kostnad 1:

BMO Tunnelsikring AS.
Hovedentreprise 263 mill. inkl. mva.

Kostnad 2: Totalkostnad ca. 300 mill. inkl. mva.

Fri ferdsel i tunnelen siden starten av juli. Test av systemer foregår ennå.

Oppstart:

Oktober 2020

Overlevering:

Oktober 2022

Dypstabilisering

Har du en vei som trenger nytt bærelag? En grusvei som må forsterkes før dekkelegging eller en vei som er ufremkommelig i teleløsningen?
Dypstabilisering kan være løsningen.



Dypstabilisering er et rehabiliteringstiltak for å utbedre svakheter og/eller forsterke veiens bærelag og gi veien lengre levetid. Ved dypstabilisering benyttes veiens materialer som utgangspunkt, vi snakker altså om gjenbruk på stedet!

Metoden er både miljøvennlig og kostnadseffektiv.

Vi har erfaringen og deler den gjerne. Kontakt oss, så finner vi den beste løsningen for din vei!



HVORFOR DYPSTABILISERE?

- ▶ Det er miljøvennlig
- ▶ Naturressurser spares
- ▶ Det reduserer fremtidige vedlikeholdsbehov
- ▶ Det er svært effektivt
- ▶ Tredjepart berøres i svært liten grad
- ▶ Mer vei for pengene
... fordi det er smart!

GREVLINGEN & CO AS

Tlf: 959 79 120 • E-post: post@dypstabilisering.no • www.dypstabilisering.no • Følg oss! 

Bare smuler igjen når flyplassene får sitt?

Rana kommune bidrar med 450 millioner og næringslivet med 150 millioner til den nye flyplassen i Rana. Foto: Polarsirkelen lufthavnutvikling/ Nordic - Office of Architecture

Må Nord-Norge bare glemme penger til veier, tog og havner når tre flyplasser stikker av med 20 milliarder av samferdselsbudsjettet?

Av – Edd Meby

Når kampen om kronene i Nasjonal Transportplan (NTP) blir hardere og samferdselsministeren varsler nye prioriteringer, legger det kraftige føringer for fremtiden til nordnorske prosjekter.

Pengene brukt opp?

En av de som heller kaldt vann i blodet på optimistiske nordlendinger er politisk redaktør i Nordlys, Skjalg Fjellheim, som i en kommentar i avisa skrev:

«Ingen bør derfor bli overrasket om prisen på disse flyplassprosjektene de neste årene øker med over 50 prosent,

kanskje mer. Det vil øke faren for at investeringene i Evenes, Rana og Bodø blir så gigantiske at de vil fortrenge mye annet innenfor samferdsel i Nord-Norge i mange år fremover. Når fylkespolitikere nordfra nå reiser til Oslo og forlanger elektrifisering av Nordlandsbanen og dobbeltspor på Ofotbanen, vil det være for døve ører. Pengene er jo allerede brukt opp på rullebaner.»

Ja og nei... Ordfører i Vågan i Lofoten, Frank Johnsen, mener han allerede ser konturene av den utviklingen Fjellheim frykter:

- Hvis det skal investeres i tre nye flyplasser i Nordland kan det

nok medføre at andre prosjekter i Nord-Norge blir skjøvet langt ut i tid. Det er i alle fall slik at vårt prosjekt med felles flyplass i Lofoten skyves ut i tid.

På den annen side har du tidligere narvikordfører Olav Sigurd Alstad. Han deler ikke Johnsens bekymring:

- Fly brukes stort sett til å frakte folk. Det vi bør være opptatt av er hvordan vi skal frakte gods, og det det krever bedre veier. Sånn sett kan man ikke sette disse tre flyplassprosjektene opp mot for eksempel fergefri E6.

Feil fokus

Det prosjektet som blir først ferdig er den nye flyplassen i Mo i Rana. Prislappen er satt til 3,3 milliarder kroner. I fjor ble det klart at Stortinget bevilget

2,7 milliarder til prosjektet. Forutsetningen var et spleiselag der Rana kommune og næringslivet bidrar. Ordfører i Mo i Rana, Geir Waage, mener dette er feil fokus at flyplasser vil fortrenge andre prosjekter.

- Flyplassen i Mo i Rana henger sammen med vekst og utvikling i landsdelen og spesielt i Helgelandregionen. Helgeland er i dag den industrielle og økonomiske motoren i landsdelen når man summerer industri, sjømatnæring og turisme, sier han.

- Mellom Værnes i Trøndelag og Bodø i Nordland, som er en veistrekning på 700 kilometer, kan ikke arbeidshesten i luftfarten, Boeing 737, lande. Men fra fjerde kvartal i 2025 kan den lande på den nye flyplassen i Mo i Rana. Dette er avgjørende for

å få til nye industrietableringer. Rana kommune har lagt 450 millioner på bordet til ny flyplass, og næringslivet 150 millioner. Dette sier noe om både evnen og viljen til kommunen og industrien til å bidra til det grønne skiftet.

- Bortsett fra de tre flyplassene; hvilke andre store nordnorske samferdselsprosjekter mener du bør ha prioritet?

- Konkrete prosjekter vil jeg ikke mene så mye om, men jeg tror landsdelen med fordel kunne snakke mer sammen om hvilke samferdselsprosjekter man skal prioritere for å skape vekst og utvikling i landsdelen, slik man har gjort i andre regioner og landsdeler i Norge. Vi burde se landsdelens behov i sammenheng med regjeringens forslag til ny grønn industri og Nordområdesatsingen.

Nord sett fra sør

Stortingspolitiker og medlem i samferdselskomiteen, Mona Fagerås (SV) sitter i tiden som kommer nært beslutningsprosessen, og maner til nøkternhet i Nord-Norge. Hun er redd for at Lofoten har mindre sjanser for en flyplass etter ny flyplass i Bodø og Rana er vedtatt.

- De nasjonale politikerne, til og med en sittende minister, har vært i Lofoten og lovet storflyplass, men jeg er redd de har kastet blå i øynene på folk. Særlig sett i forhold til at vi også nå må ta en fot i bakken i forhold til store investeringer i samferdselssektoren.

- Det er et problem at vi har to gedigne prosjekter i Nordland fra før. Skal nasjonale politikere prioritere enda en storflyplass i Nordland? Jeg tror det blir veldig vanskelig. Det blir ei stor pedagogisk utfordring å argumentere for dette nasjonalt.



SPUNT OG PEL PÅ SJØ OG LAND I HELE NORGE



Borede peler



Forankring

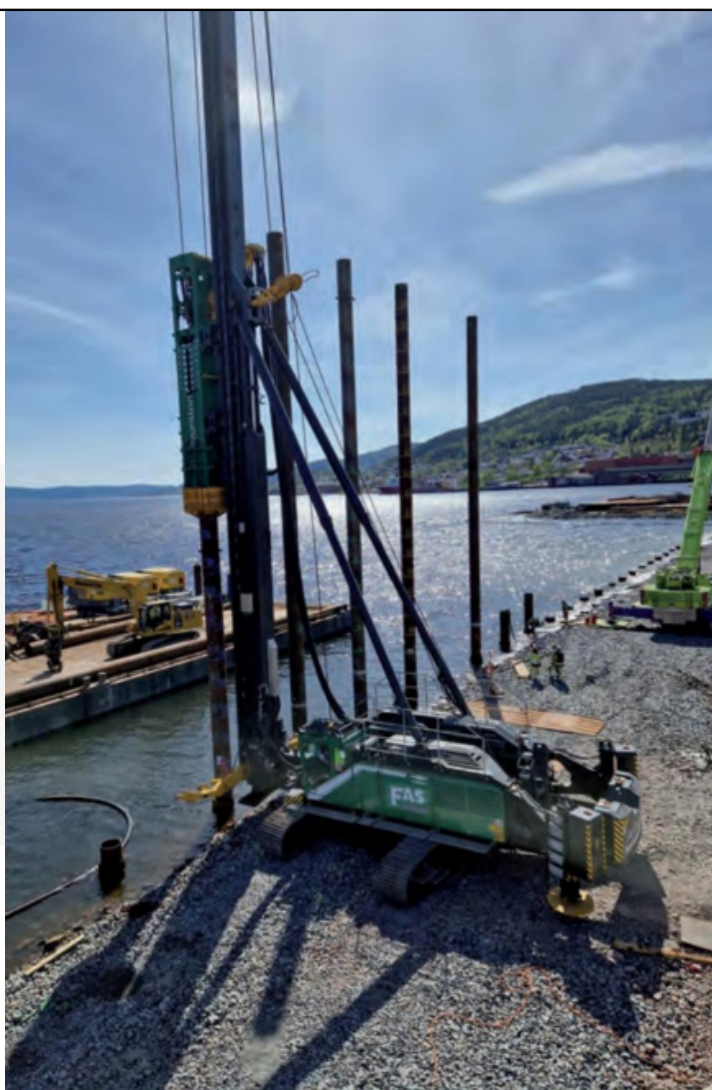


Rammede peler



Spunting

Finn ut mer på www.fas.no



Forskere knuser myten om at det kun er samfunnsøkonomi som styrer samferdselspolitikken i Norge.

Av – Edd Meby

- Norske fagetater, som eksempelvis Statens vegvesen, har aldri lagt vekt på samfunnsøkonomisk lønnsomhet i sine anbefalinger. Vi har høy offentlig rikdom, og det er mindre behov for strenge prioriteringer. Det handler mye om distriktspolitikk og rettferdig fordeling, uttalte forsker Morten Welde til fagbladet Byggfakta i 2020.

1 200 milliarder

Bevilgningene til samferdsel i Norge har økt dramatisk de senere år. Nasjonal Transportplan 2022-2033 er på 1 200 milliarder kroner, noe som forteller oss at vi lever i et rikt land. Så skulle man kanskje tro at økende pengebruk resulterte i skjerpede krav til lønnsomme prosjekter, men funn i forskningsprosjekter tyder på det stikk motsatte. I takt med økende bevilgninger har samlet negativ netto nytte økt. Altså; jo mer penger vi bruker, jo mindre lønnsomme er prosjektene. Når NTP vokser, blir det også bedre plass til ulønnsomme prosjekter.

179 milliarder i minus

Dette ser ut til å gjelde både i Norge og Sverige. Morten Welde gjorde i 2019 et forskningsprosjekt gjennom NTNU sammen med Ole Henning Nyhus, der de sammenlignet transportplanlegging og transportprosjekter i Norge og Sverige, der de så på om samfunnsøkonomisk lønnsomhet er det som påvirker beslutningene, eller om andre faktorer spiller inn. I de nasjonale transportplanene i de to nabolandene for perioden 2018-2029 var negativ nytteverdi av planlagte prosjekter i Norge 179 milliarder, og i Sverige 70 milliarder.

Distriktspolitikk

Men den svenske transportplanen inneholder en større andel lønnsomme prosjekter enn den norske. De mest lønnsomme prosjektene i Sverige har også høyere lønnsomhet enn de mest lønnsomme prosjektene i Norge. Sverige har imidlertid nærmet seg Norge ettersom utviklingen fra tidligere transportplaner har gått fra god positiv samfunnsøkonomi til et samfunnsøkonomisk tap. Welde og Nyhus

Det er langt fra bare pris som avgjør om veiprosjekter i distriktene blir realisert.
Foto: Edd Meby

Mer penger. Mindre lønnsomhet.

peker på at årsaken til de mange ulønnsomme prosjekter i Norge ligger i at beslutningstakerne ikke bare ser på prislappen, men legger mer vekt på distriktspolitikk og fordelingspolitikk.

Den offentlige debatten gir tidsvis inntrykk av at argumentet samfunnsøkonomi trumfer alle andre, men det er de som setter spørsmål ved om denne analysen er god nok. Når viktige lokale og regionale transportløsninger i Nord-Norge blir vurdert som samfunnsmessig ulønnsomme, skyldes det kriteriene som brukes. Det mener forskerne Kjersti Granås Bardal, Gisle Solvoll, Terje Andreas Mathisen og Stein Østbye, som har sett på om man burde endre de samfunnsøkonomiske analysene som brukes til å argumentere ned samferdselsprosjekter i nord. Hvis pris i forhold til antall innbyggere og biltrafikk er eneste kriterium, vil jo prosjekter i Nord-Norge alltid tape mot en motorvei på Østlandet.

Bredere grunnlag

Forskerne peker på virkninger



som i dag ikke fanges opp i de samfunnsøkonomiske analysene:

- Virkninger av vær og klimaendringer på transportene
- Virkninger på regulariteten/påliteligheten til transportene
- Forsinkelseskostnader ved ulykker

- Virkninger av betydning for samfunnsikkerhet og beredskap
- Regionale virkninger, inkludert netto ringvirkninger
- Synergieffekter med hensyn til konsekvenser av tiltak på tvers av sektorer

Deres konklusjon er at analysene må forbedres, og brukes på en annen måte. Bygger man en vei kan det ikke bare være prislappen som avgjør, men det må også legges mer vekt på andre virkninger av investeringen.

Dette er de høyest prioriterte prosjektene til Statens vegvesen i årene som kommer.

Pri	Prosjekt	Sted	Modenhet	Kostnadsprognose (milliarder)
1	E134 Oslofjordforbindelsen (byggetrinn 2)	Frogn og Asker (Viken)		5,83
2	E134 Røldal – Seljestad	Ullensvang (Vestland)		3,34
3	E6 Megården – Mørsvikbotn	Sørfold (Nordland)		10,27
4	E16 Hylland – Slæøen	Aurland og Voss (Vestland)		1,64
5	E134 Saggerenda – Elgsjø	Kongsberg (Viken) og Notodden (Vestfold og Telemark)		2,44
6	E45 Klofta	Alta (Troms og Finnmark)		1,23
7	E16 Arna – Stanghelle	Vaksdal og Bergen (Vestland)		14,93
8	E39 Ådland – Svegetjønn (Hordfast)	Stord, Tysnes og Bjørnafjorden (Vestland)		41,14
9	E18 Retvet – Vinterbro	Nordre Follo og Ås (Viken)		8,39
10	E39 Ålesund – Molde (Møreaksen)	Ålesund, Vestnes og Molde (Møre og Romsdal)		26,54
11	E134 Dagslett – kryss E18	Lier (Viken)		4,16
12	E10 Naopstraumen – Å	Flakstad og Moskenes (Nordland)		1,28
13	E39 Volda – Furuene	Volda (Møre og Romsdal)		1,10
14	E39 Storhaugen – Førde	Sunnfjord (Vestland)		3,29
15	Rv. 22 Glommakryssing	Lillestrøm (Viken)		3,22
16	Rv. 5 Erdal – Naustdal	Sunnfjord (Vestland)		2,29
17	E39 Ålgård – Hove	Gjesdal og Sandnes (Rogaland)		4,25
18	E8 Flyplasstunnelen Tromsø	Tromsø (Troms og Finnmark)		1,96
19	Rv. 36 Skjelsvik – Skyggstein	Porsgrunn og Skien (Vestfold og Telemark)		5,77
20	Rv. 19 Moss	Moss (Viken)		5,24

KNL TRUCKPARTS

(+45) 55 96 52 11



OPPHOGGING AV VOLVO - MAN - DAF - MERCEDES - SCANIA

Motorer, girkasser, rammer, hytter, instrumenter, computerdelar, for-/bakaksler, nav, spindler, kaliber, katalysatorer, dører, tanker, AdBlue, nye reservedeler til gjenoppbygging m.m.

«Alt hva du behøver»

KNL TRUCKPARTS APS • Rødlersvej 4 • DK-4733 Tappernøje • Danmark
Telefon: (+45) 55 96 52 11 • Mail: TRUCK@KNL.DK • WWW.KNL.DK

KNL
TRUCKPARTS



711 5596 5211
WWW.KNL.DK

Kommunene i Nord-Norge må bruke 46 milliarder på vann og avløp:

- Hvem tar regningen?

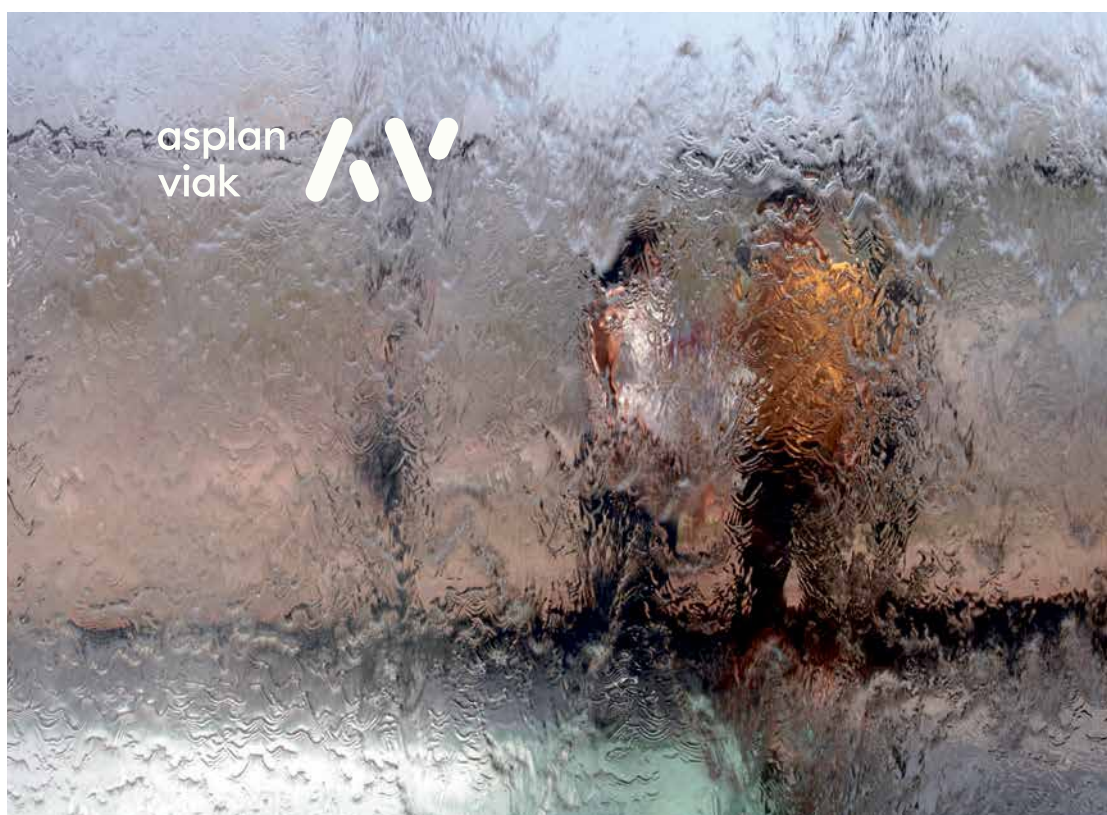
Investeringer i vann og avløp kan føre til en tredobling av VA-gebyrene i nordnorske kommuner i løpet av de neste 20 årene. Så langt er det stille fra myndighetene om statlige bidrag til det nasjonale løftet.

Av – Jonas Ellingsen

I en kommentar til rapporten fra Norsk Vann i fjor, reiste



HASTEUTBEDRING: De fleste kommuner i landet har et betydelig etterslep på utskifting av gamle rør for vann og avløp. Her får en av de eldste avløpsledningene i Hadsel kommune tiltrengt førstehjelp, etter at det er påvist kollaps flere steder langs avløpet. Foto: Jonas Ellingsen



Vann- og miljøteknikk

Vann er verdens viktigste næringsmiddel. Vann handler om trygg og energiøkonomisk vannforsyning og rent vann i krana; om kostnadseffektive og driftsvennlige anlegg. Vann er også noe mer, det er en ressurs for estetiske opplevelser, for lek og rekreasjon. Dessuten skal det temmes.

Asplan Viaks tjenester:

Vannbehandling / Vannmiljø / Grunnvarme / VA-modellering / Overvannshåndtering / NoDig / Forurenset grunn / Skred / VA-transportssystemer / Avfall og renovasjon / Ingeniørgeologi / Hydrologi og vassdragsteknikk / Avløpsrensing / VA-planer og forvaltning / Grunnvann og hydrogeologi

Former samfunnet – ser mennesket

tromso@asplanviak.no // lofoten@asplanviak.no



Norsk Vann-direktør Thomas Breen spørsmålet om ikke statlige tilskudd bør vurderes for den storstilte satsingen og løftet som mange kommuner står overfor, slik det ble gjort for å få fart på investeringer i avløpsrensing på 1970 og -90-tallet.

- Det vil sikre at vi kommer raskt i gang med den store jobben vi som nasjon har foran oss, bidra til å bremse usosial gebyrvekst - og sikre at kommende generasjoner ikke overtar enda større utfordringer og kostnader, sa direktøren i 2021.

Selvkost gjelder

Men signalene om statlige bidrag har så langt uteblitt.

Det bekreftes av assisterende direktør i Norsk Vann Yngve Wold, som sier at prinsippet om selvkost fortsatt står fast innen vann og avløpsforsyningen i Norge. Det betyr at Investeringene finansieres av innbyggere og bedrifter gjennom årlige vann- og avløpsgebyrer - der kostnadene fordeles etter hvor mye man bruker.

Innen avløp er det også etablert et prinsipp om at forurenser betaler, noe som spesielt gjelder i sammenheng med næringslivet, sier Wold.

Han sier at Norsk Vann jobber for at staten skal ta en koordinerende rolle, der målet er å oppnå rasjonelle prosesser og mindre ressursbruk for hver enkelt kommune.

Privatisering?

Kan dette bli så dyrt og vanskelig for kommunene at private må inn og overta på sikt? I takt

med strømsprisindeksjonen har mange begynt å spørre seg om det kan gå samme vei med vannet som med strømmen?

- Vi tror prinsippet om offentlig eierskap på dette området står veldig sterkt her i Norge. Interkommunalt samarbeid er derimot en velkjent organisering som fungerer flere steder i landet. Her er rensing av vann og avløp samlet og satt ut til egne interkommunale selskap, mens hver enkelt kommune har ansvaret for transporten, som da er ledningsnettet for vann og avløp, sier Yngve Wold.

Tredobling av gebyrer i nord

Økte investeringer vil slå ut i kraftig gebyrøkning for abonnentene.

Gjennomsnittlig gebyr for norske husholdninger vil om lag dobles fra 9 500 kroner inkl. mva (gjennomsnitt i 2021). For Nordland, Troms og Finnmark, samt Møre og Romsdal viser rapporten at det kan bli snakk om nærmere tredobling av gebyrene fram mot 2040.

Lavest gebyrvekst vil Oslo og Viken ha, der det er mange mennesker å fordele investeringskostnadene på. Selv om gebyret nå varsles å øke til det dobbelte om fire år i Oslo på grunn av ny vannforsyning, vil gjennomsnittlig gebyr ikke bli høyere enn 10.500 kroner. Det er ca. 500 kroner under landsgjennomsnittet - og langt under halvparten av det innbyggerne i Engerdal må betale. Her må innbyggerne ut med nesten 25 000 kroner i året for vann og avløp, noe som plasserer dem på pristoppen i Norge.

VA-utfordringen i Nord-Norge

I følge en rapport fra Norsk Vann publisert i 2021 må det brukes 45 milliarder kroner i løpet av de neste 20 år for å dekke investeringsbehovet for kommunale vann- og avløpsanlegg i Nordland, Troms og Finnmark.

Rapporten som er utarbeidet av SINTEF Norconsult viser at investeringsbehovet for hele landet er på 320 milliarder kroner. Dette er kostnader for å oppgradere og bygge ny infrastruktur som blant annet skal sikre innbyggerne nok rent

drikkevann og forsvarlig rensing av avløpsvann.

70 % av investeringene vil være kjøp av utstyr og tjenester fra privat næringsliv, som vil spenne fra fra rådgivnings- og

planleggingstjenester, til anskaffelser av rørmateriell, bygg- og entreprenørtjenester, osv.

For Nord-Norge utgjør dette mer enn 32 milliarder kroner. Fordelt over 20 år betyr det at

oppdrag for drøyt 1,5 milliarder kroner pr. år skal ut i markedet. Dette gir store muligheter for et bredt spekter av leverandører i Nord-Norge.

Samtidig gir det sterk pris-

vekst i VA-gebyrene. Investeringsbehovet og antall innbyggere å fordele kostnadene på er faktorer som avgjør hvor mye prisene vil øke i den enkelte kommune.



Forsatt lavt

Teknisk sjef i Hadsel kan enn så lenge si seg fornøyd med prisnivået i egen kommune. Selv om gebyr for vann og avløp steg med henholdsvis 25 og 48 prosent siste år, ligger gjennomsnittsprisen i Hadsel på 10 775 kroner. Det er fortsatt noen hundrelapper under gjennomsnittet for hele landet, som er 11 071 kroner i 2022.

- Generelt er situasjonen i Hadsel den samme som ellers i landet. Vi har et stort etterslep på utskiftning av gamle rør, både for vann og avløp. Men Hadsel kommune har de siste årene prioritert utskiftninger av ledninger i egen regi, i tillegg til etablering av nye. Til sammen gjør dette at vi ligger godt an på landsbasis, sier teknisk sjef i Hadsel, Øyvind Skjørholm.

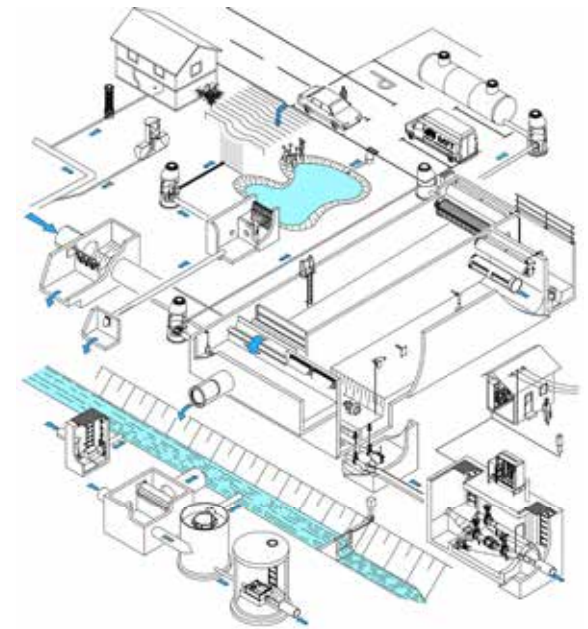


VANN(VITTIG) PRISVEKST: Flere nordnorske kommuner kan få en tredobling av gebyrene for vann og avløp i løpet av de neste tyve årene.



Beskyttelse mot oversvømmelser og forurensning

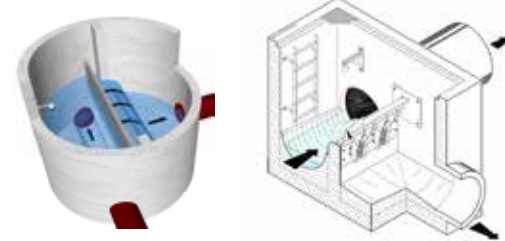
MFT leverer produkter for regnvannshåndtering - fra kilde til utslipp. Vi tilbyr smarte og dokumenterte løsninger som gir hydraulisk kontroll og reduserer risiko for oversvømmelser og forurensning. Sortiment inkluderer standardiserte produkter og skreddersydde løsninger. Vi produserer en stor andel av våre produkter i Norge. Et omfattende lagerutvalg av ferdige produkter og komponenter på eget verksted sørger for rask levering - selv av tilpassede løsninger. Les mer på mft.no



Mengderegulatorer



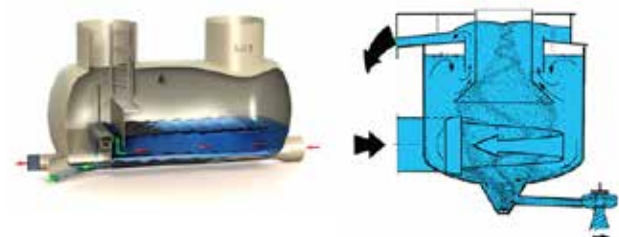
Nivåregulatorer



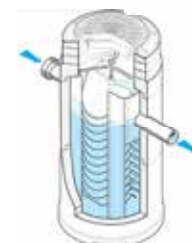
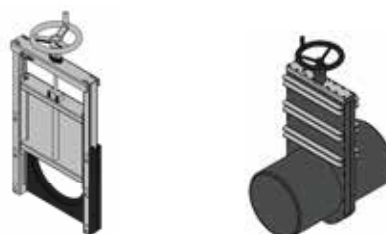
Tilbakeslagsventiler



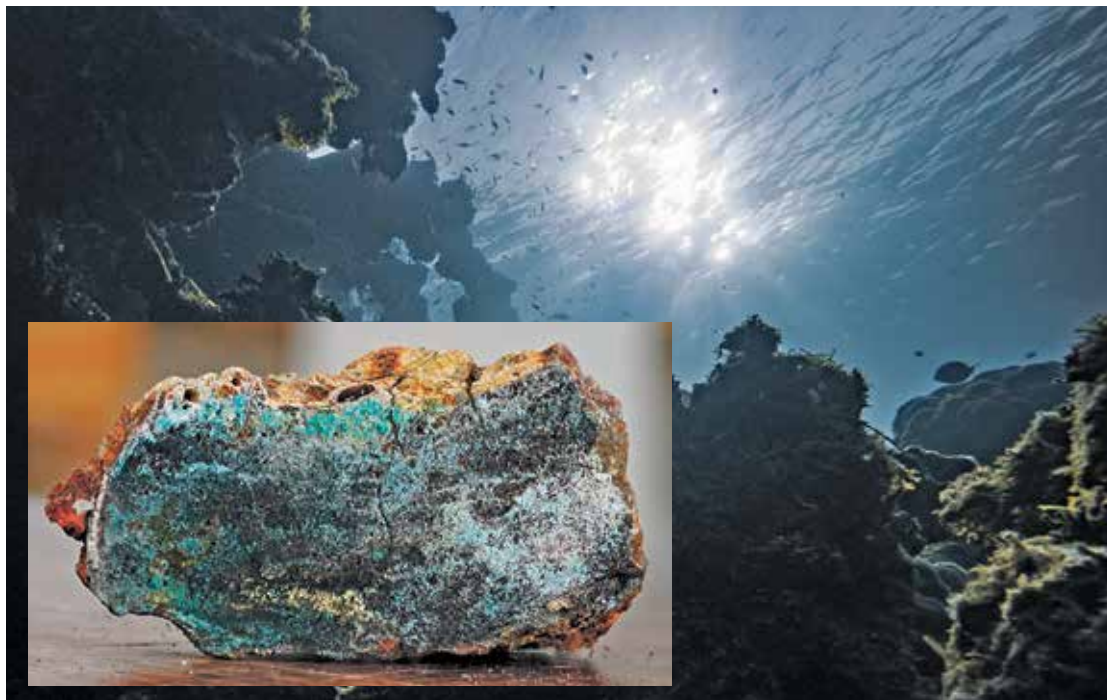
Partikkelavskillere



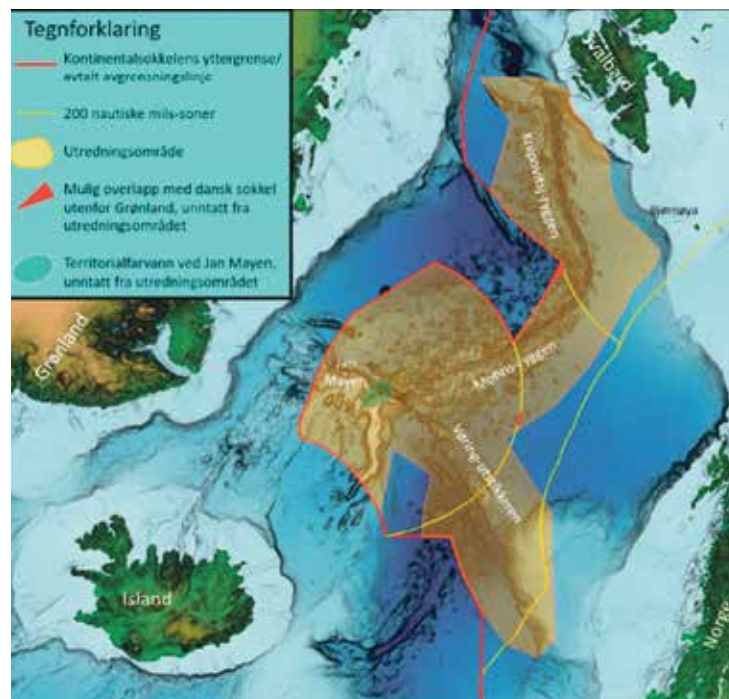
Stengeventiler



Miljø- og Fluidteknikk AS



VERDIER PÅ DYPET: En gjennomskåret sulfidprøve, hentet opp fra ODs tokt på Mohnsryggen i Norskehavet i 2020. Analysene viser at de har et høyt innhold av kobber, sink og kobolt. Foto: Øystein Leiknes Nag, Oljedirektoratet. Bakgrunnsfoto: Photo by marek-okon on Unsplash



STORT OMRÅDE: Arealet som konsekvensutredes for undersjøisk gruvedrift er 1,5 ganger så stort som Norges landareal. Grafikk: Oljedirektoratet

Ny milliardindustri på havbunnen?

Kan gruvedrift på havbunnen bli et industrieventyr som avløser oljealderen i Norge? Konsekvens-utredningen som skal være ferdig i 2023 tar sikte på gi flere svar. Samtidig mangler det ikke på advarsler.

Av – Jonas Ellingsen

En rapport fra Rystad Energy i 2020 slo fast at hvis de mest optimistiske anslagene innfris, kan utvinning av mineraler på havbunnen gi Norge 180 milliarder kroner i årlige inntekter og 21.000 nye arbeidsplasser.

I fjor la NTNU frem en rapport basert på fem års studier og prøvetaking. Konklusjonen var at det er et "betydelig potensial for marine mineralressurser i norske farvann" - og at det kan ligge verdier for 1000 milliarder på havbunnen.

Åpningsprosess

Gruvedrift på havbunnen foregår ingen steder i verden pr. idag, men fokuset på disse ressursene blir sterkere. Kartlegging viser så langt forekomster av kobber, sink, kobolt, litium, sølv og gull. Dette er metaller som vil være avgjørende for et grønt skifte der samfunnet i enda større grad skal elektrifiseres.

Oljedirektoratet og andre forskningsmiljøer har i flere år kartlagt ressursene i våre havområder. I 2019 vedtok Stortinget

havbunnsmineralloven, som åpner opp for fremtidig leting og produksjon.

I statsbudsjettet for 2021 ble det bevilget 30 millioner kroner til mer kartlegging av havbunnsmineraler.

Konsekvensutredning

Samme år besluttet regjeringen å utrede konsekvensene av gruvedrift på havbunnen. Utredningen skal være klar innen 2023. Et forslag til program for utredningen ble sendt ut på høring i januar 2021. I høringsvarene kom advarsler på rekke og rad fra forskere og miljømyndigheter, der både Miljødirektoratet og klima- og miljødepartementet advarte sin egen regjering. Innvendingene gikk i hovedsak på hastverk og knapp tidsplan for utredningen:

"På grunn av det lave kunnskapsnivået om både ressurser og miljøforhold i utredningsområdet, er det nødvendig å hente inn store mengder kunnskap for å sikre et forsvarlig beslutningsgrunnlag. Tidsplanen foreslått i programmet for konsekvensutredning muliggjør ikke en slik kunnskapsinnhent-

ing for hele utredningsområdet", uttalte Klima- og miljødepartementet. Til tross for protestene vedtok regjeringen planen.

– Poenget med en konsekvensutredning er jo nettopp å innhente kunnskap. Programmet vi legger opp til ivaretar muligheten for å hente inn den kunnskapen vi trenger, sa daværende olje- og energiminister Tina Bru (H) til NRK.

Norge i front

Gruvedrift på land har i alle år vært omstridt og det blir neppe mindre diskusjoner omkring gruvedrift under vann. Flertallet av verdens land har en restriktiv holdning. Det internasjonale havpanelet advarer også mot marin gruvedrift i sin rapport fra desember 2020, men Norge velger å være i forkant av utviklingen.

Organisasjoner som Havforskningsinstituttet og WWF viser blant annet til at utredningsområdet er enormt stort - 1,5 ganger større en Norges landareal - og at kunnskapen om både ressurser og sårbare biologiske systemer på havdypene er alt for liten. Det kan derfor være

ødeleggende å slippe industrien til før forholdene er grundig kartlagt.

- Naturen i dyphavet, og dens funksjon for resten av livet i havet, kan ta stor skade hvis det settes i gang med kunnskapsløs gruvedrift, sier generalsekretær i Verdens naturfond WWF, Karoline Andaur.

Grønt press

Samtidig er presset stort for å gjennomføre et grønt skifte, der havbunnsmineralene hevdes å ha en avgjørende rolle. Det internasjonale energibyrået IEA har i rapporten "The Role of Critical Minerals in Clean Green Energy Transitions" vist at metallbruken per energienhet

har steget med 50 prosent de siste ti årene som følge av økningen i bruk av fornybar energi.

Blant annet krever elektriske biler seks ganger så mye metaller som konvensjonelle biler. Elektrisitet frembrakt fra vindturbiner krever ni ganger så mye metaller i forhold til et gassfyrt elektrisitetsverk, ifølge IEA.

▶ *Gruvedrift på land har i alle år vært omstridt, og det blir neppe mindre diskusjoner omkring gruvedrift under vann.*

Havbunnsmineraler

Havbunnsmineraler er sulfider, manganskorper og mangannoduler som dannes i de dype delene av havet.

På norsk kontinentalsokkel finner man sulfider og manganskorper, og de inneholder metaller og mineraler som er viktige i teknologien som omgir oss i dag – som batteri, vindturbiner, PC og mobiltelefoner.

Regjeringen har besluttet å sette i gang en åpningsprosess for mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel, og det legges opp til et tilsvarende konsesjonssystem som for petroleumsvirksomheten.

Oljedirektoratet har fått i oppdrag av Olje- og energidepartementet (OED) å kartlegge de kommersielt mest interessante mineralforekomstene på norsk kontinentalsokkel.

Lov om mineralvirksomhet på norsk kontinentalsokkel – havbunnsmineralloven – trådte i kraft 1. juli 2019.

Kilde: Oljedirektoratet

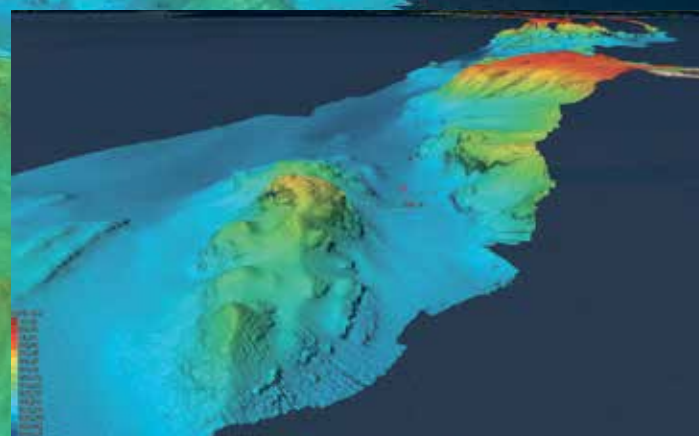
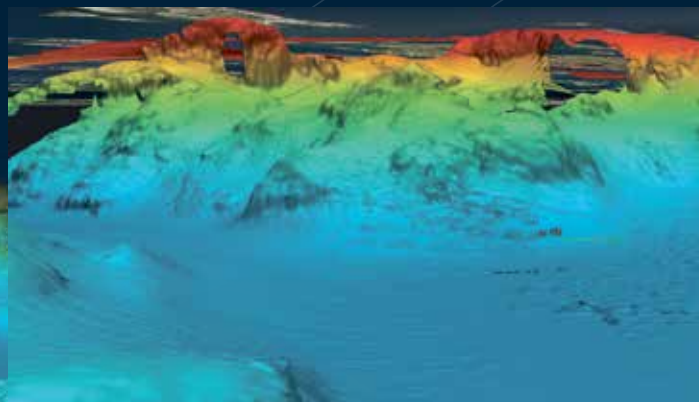
ScanSub

ScanSub utfører detaljert

Bunnkartlegging

SPESIALISERT INNEN

- Havbunnkartlegging
- Survey
- Ruteplanlegging
- Kartlegging av havner og kaier
- Kartlegging av rørledning
- Kartlegging av sjøkabel
- Multibeam
- Lidar
- Sidescan
- Magnetometer
- Sub Bottom Profiler
- Posisjonering av fortøyninger
- Inspeksjon
- Søk



For Scansubs tjenester:

Kontakt Marius Nilsen på
e-post mn@seloy.no eller
tlf. 971 13 747

www.seloy.no/scansub



Mineraler for 8000 milliarder

Norge har mineraler med en bearbeidelsesverdi på 8000 milliarder kroner. Og mye av verdiene er i nord.

Av – Edd Meby

På den bakgrunn er det ingen tvil om at det er knyttet stor spenning til den nye mineralloven som er under arbeid. Minerallovutvalget overleverte sin utredning, NOU 2022:8 «Ny minerallov» til næringsministeren 1. juli i 2022, og utredningen er ute på høring til 1. november.

- Det har vært en sterk økning i etterspørselen etter de råvarene som trengs i infrastruktur, batterier, magneter og andre produkter som er helt avgjørende for det grønne skiftet. Etterspørselen øker og det vil være behov for å utvinne store mengder mineraler framover, uttalte næringsminister Jan Christian Vestre.

Grønne mineraler

Vi er langt inne i det grønne skiftet allerede, og verden vil i fremtiden trenge enda flere mineraler når vi skal produsere enorme mengder av elbiler, vindmøller, batterier og solcellepanel. I 2017 laget Norges geologiske undersøkelse (NGU) rapporten «Mineraler for det grønne skiftet» for NHO. Den konkluderte med at Norge har mineraler med en bearbeidelsesverdi på 8000 milliarder kroner. Kvarts og grafitt er blant mineralene det er bruk for. Dette er mineraler

det finnes mye av i Nord-Norge. I et globalt marked sitter Nord-Norge på enorme ressurser. Vi har mineraler det er stor etterspørsel etter.

Milliardindustri

NGU-rapporten hadde en enkel oversikt over mineralressursene i Nord-Norge:

TROMS: Nikkel, PGE, grafitt, gull, kalsiumkarbonat og dolomitt.

FINNMARK: Jern, kobber, kvarts, gull, nikkel, PGE, nefelinsyenitt og skifer.

NORDLAND: Kobber, sink, gull, nikkel, bly, beryllium, kalsiumkarbonat, dolomitt, kvarts, grafitt, talk, marmor og kleberstein.

I sum omsatte bedrifter med uttak av mineraler i Nord-Norge for om lag 2,2 milliarder kroner i 2016. Samlet verdiskaping fra uttak av industrimineraler, metalliske malmer, byggeråstoffer og naturstein var 912 millioner kroner. Totalt sysselsatte næringen 783 personer, der utvinning av industrimineraler bidro mest med 318 personer.

Solide tradisjoner

«Produksjon av metaller i Nord-Norge foregår i dag i Mo i Rana hvor Rana Gruber AS produserer jernmalm for eksport», går

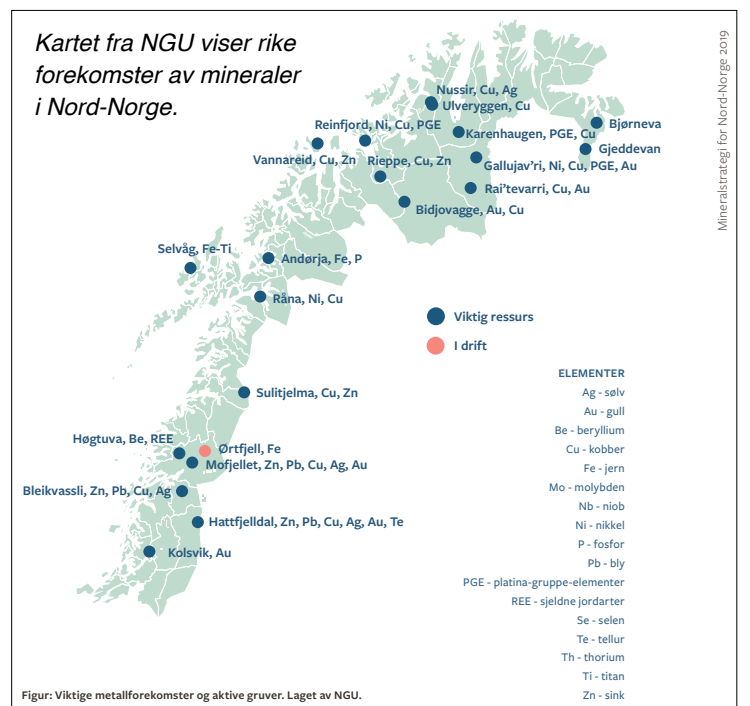
MINERALBRUDD: Nord-Norge har et enormt potensial innenfor mineralutvinning. Foto: Norsk Bergindustri

det frem av NGU sin rapport. I rapporten heter det videre: «Nussir ASA har blitt tildelt driftskonsesjon for kobber i Kvalsund, mens Sydvaranger Eienendom AS har fått innvilget driftskonsesjon på jernmalm i Sør-Varanger. Det har vært drift på og er fortsatt potensial for gull, nikkel, kobber, sink og bly i Nord-Norge. De kjente jernmalmsressursene i Ranaområdet er så store at de er tilstrekkelige for mange tiårs drift med dagens produksjonsnivå. Tilsvarende jernmalmsformasjoner finnes i fjellene fra Hattfjelldal i sør til Tromsø i nord. I Bjørnevatn-området i Sør-Varanger er det kjent store ressurser og reserver av jernmalm. Norges største kobberforekomst finnes ved Reparfjord i Kvalsund. Lignende mineraliseringer finnes også i et belte mellom Kvænangen og Alta. Det har vært utvunnet og fins et potensial for kobber mange steder i Nord-Norge: Hattfjelldal, Bleikvassli, Mofjellet, Sulitjelma og Birtavarrevaddas. I Sulitjelma er det fortsatt kobbermalm».

Tar for lang tid

Med andre ord; Nord-Norge har et enormt potensial innen-

Kartet fra NGU viser rike forekomster av mineraler i Nord-Norge.



for mineralutvinning, men samtidig er dette en kapitalintensiv bransje som er avhengig av store prosjekter for å ha lønnsomhet. Fra leting til oppstart av drift tar det ofte 10-15 år, og mye av kostnadene kommer før en beslutning om investering kan tas. Det er derfor stor frustrasjon i bransjen over det man oppfatter som unødvendig lange beslutningsprosesser – og omkamper. Kravet fra mineralindustrien er at de politiske systemene nå må forstå næringen og viktigheten av forut-

sigbarhet, som selvsagt er helt avgjørende for å tiltrekke seg investorer, kapital og kompetanse.

Norge på etterskudd

Nord-Norge har gode forutsetninger for å finne mineralressurser i berggrunnen. Norge ligger likevel langt etter i utforskning og kartlegging av mineralforekomster sammenlignet med nordlige Sverige, Finland og Russland. Det gjenstår ennå store områder i Nord-Norge som ikke er geofysisk kartlagt, særlig i Nordland. Dette er områder med stort potensial for funn av malmer som kobber og nikkel.

Havbunnen i nordområdene er spesielt interessant for forekomster av kobber, sink og gull. NGU peker på at potensialet for betydelige funn stort. Men kartleggingen har bare så vidt begynt og vil kreve store ressurser. Potensialet for å utnytte og skape verdier av eventuelle forekomster er stort, siden norsk oljeindustri ligger i verdenstoppen i marin teknologi.



Møt oss på Fredheim Maskin AS—
Oktoberdager / demodager 20-22 Okt. i Spydeberg

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



- ◆ Neuenhauser SuperScreener stjernesikt
- ◆ For sortering av bark, flis, jord, kompost, matjord, avfall og klebrige / fuktige masse
- ◆ Høy kapasitet og meget brukervennlig
- ◆ Lavt innmatingshøyde og lett tilgang til stjernerdekket
- ◆ Elektrisk eller hybrid drift



- ◆ Neuenhauser NH6020 trommelsikt
- ◆ Allrounder i alle typer masse
- ◆ Godt utlastingshøyde
- ◆ Leveres med mater opptil 11m3
- ◆ Mange smarte løsninger
- ◆ Elektrisk eller hybrid 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

Vi ønsker en ny minerallov som effektiviserer og forenkler regulering av leting, undersøkelser og utvinning, sier generalsekretær i Norsk Bergindustri, Anita Helene Hall.
Foto: Norsk Bergindustri



Vil ha en enklere lov

- Vi ønsker en ny minerallov som effektiviserer og forenkler regulering av leting, undersøkelser og utvinning, sier generalsekretær i Norsk Bergindustri, Anita Helene Hall.

Norsk Bergindustri er bransjeforeningen for hele den norske mineralnæringen. Sammen skaper våre medlemsbedrifter en trygg og bærekraftig bergindustri for framtiden. Foreningen består av ca. 170 medlemsbedrifter. NOU-en er ute på høring til 1. november, men Norsk Bergindustri har allerede tydelige forventninger til en ny minerallov:

- Det må være et mål å øke lønnsomheten og verdiskapingen i næringen og gjennom dette å trygge bosetting og arbeidsplasser i distriktene.
- Det må stilles strengere krav til aktører i byggebransjen som f. eks. utvikler næringstomter og som i dag unngår formelle krav som bla. reguleringsplaner og driftskonsesjon ved uttak og omsetning av byggeråstoff fra slike prosjekter.
- Staten bør gjennom lov eller forskrift få frem hvilke den definerer som strategisk viktige mineraler.
- Næringen må få større forutsigbarhet knyttet til prosesser opp mot reguleringsplaner, driftskonsesjon - og klagebehandling. Det oppleves stadige om-

kamper – og prosesser som drar ut i tid. Forpliktende tidsfrister må på plass for offentlige aktører og øvrige interesser.

- Ny minerallov må legge godt til rette for effektive og gode avklaringer i overgangen til annet lovverk, og dagens organisering og oppgavefordeling mellom mineralloven, forurensningsloven og plan- og bygningsloven må tydeliggjøres.

- Regjeringen må løfte samiske problemstillinger ut av en fremtidig minerallov. Disse må reguleres i et overordnet regelverk på tvers av alle sektorer. Urfolksrettigheter må ivaretas sektoravhengig.

- Det samlede skatte- og avgiftsnivået for næringen må ikke øke utover dagens nivå.

- Regjeringen har i Hurdalsplattformen uttalt et ønske om å satse mer på norsk mineralnæring. Norges geopolitiske betydning har aldri vært større når det gjelder leveranser av olje, gass, fornybar kraft, metaller og mineraler. Nå må regjeringen være sitt ansvar bevisst. Vi må utvinne mye mer mineraler og byggeråstoff i årene fremover, ellers når vi hverken verdiskapings- eller klimamålene våre. Statlig risikokapital er høyst nødvendig for å finansiere opp norsk mineralnæring raskere, mener Hall.



► *Det må være et mål å øke lønnsomheten og gjennom dette å trygge bosetting og arbeidsplasser i distriktene.*



Trond har ingen planer om å bytte jobb.

Det endrer seg om fem minutter!

jobbsys.no

Er det din ledige stilling som dukker opp i feeden til Trond?

La oss lage kampanjen for din neste stillingsutlysning. Vi sørger for god synlighet der kandidatene er, med annonser som trigger til søk.

Besøk oss på [jobbsys.no](https://www.jobbsys.no)

**Vi leverer kvalitetsmasser fra våre egne massetak.
Veigrus, pukk, støtsand, singel etc.**



BPG Bergneset
Pukk & Grus AS

9050 Storsteinnes • Telefon 919 13 950
postmaster@bpg-as.no

Ta gjerne kontakt med oss for pristilbud.

Hektisk i Skandinavias største havn

– Så langt har 2022 har vært hektisk, men med god stabilitet på utskipningen over Narvik Havn, sier Børge Edvardsen Klingan, Havnedirektør i Narvik Havn KF til Nordnorsk Rapport.

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

Han har sine ord i behold: Tall fra Statistisk Sentralbyrå (SSB) viser at godsmengden håndtert på Narvik Havn i 2. kvartal i år var på 5,2 millioner tonn, mer enn tre ganger så mye som Oslo (1,4 millioner) og nesten fem ganger så mye som Trondheim

(1,1 millioner). I oversikten fra SSB blir Narvik kun slått av Bergen og Omland, som er et samlebegrep som omfatter Bergen og alle havner i tilstøtende kommuner, inkludert to av landets største forsyningsbaser for oljeindustrien; Mongstad og Ågotnes (13 millioner).

– I år vil mellom 20 og 21 millioner tonn bli sendt ut fra LKABs anlegg, mens vi skiper ut 2,5 millioner tonn. Faktisk er vi Skandinavias største havn, målt i tonnasje over havna, slår han rolig fast.

Cold respons

– Vi hadde også en stor militærøvelse som skapte mye aktivitet i en periode, sier han.

Øvelsen Klingan refererer til er Cold Response (CR22), en norsk

militærøvelse som avvikles i samarbeid med 26 andre land og med rundt 30 000 soldater og befal. På et tidspunkt i øvelsen vil brorparten av aktiviteten foregå i nordre Nordland og søndre Troms.

Cold Response arrangeres annethvert år, og den som har vært i Ofoten under en slik øvelse og sett mengden utstyr og personell som tas inn over hovedkaia i Narvik og den såkalte Nato-kaia i Bogen i Evenes, vil skjønne hva han mener med «mye aktivitet.»

Grønt skifte, grønn logistikk

Klingan er havnedirektør i byen hvor både Aker og andre store aktører planlegger produksjon av både hydrogen, batterier og grønt stål, men allerede før dette er realisert har han fått føling med den nye tiden:

Børge Edvardsen Klingan, Havnedirektør i Narvik, merker pågangen fra industrien i Nord-Sverige og Finland. Foto: Nordkraft



– Vi merker at det grønne skiftet er underveis, og det har et enormt potensial. Investeringene trekker nordover, ikke bare i Norge. Store summer skal investeres i Nord-Sverige og Finland. Vi som jobber på logistikksiden opplever at aktørene ser til oss fordi vi er deres naturlige havn, men også fordi vi er CO2 frie - både Ofotbanen og Narvik Havn. Dette siste er er faktor i vår favør, en faktor kundene i stadig større grad etterspør, sier han.

Russland og Nato

Forsvarets kraftsamling i Ofoten, med opprustningen av Evenes flystasjon, orlogsbasen i Ramsund, Bjerkvik Tekniske Verksted og Brigade Nord, setter Narvik Havns strategiske betydning i fokus. Russernes angrep på Ukraina og Nato-landenes respons gjør det fokuset enda mer

tydelig. Hvordan påvirker det virksomheten?

– Per i dag merker vi lite til selve konflikten med Russland, siden vi ikke er en fiskerihavn. Men på sikt, etterhvert som Finland og Sverige blir Nato-medlemmer, vil Ofoten bli deres naturlige havn for troppe- og utstørslogistikk. Vi merker også at industrien i Sverige og i enda større grad Finland, som har vært orientert mot øst, nå ser vestover siden vi faktisk er porten til Atlanterhavet. Dette er noe vi jobber hardt med - for å kunne møte den etterspørselen som kommer, sier han.

Suksess, men usikker framtid



CargoNet er operatør på strekningen Narvik-Haparanda/Torneå. Foto: CargoNet/David Gubler/Wikimedia Commons

Narviks «New Silk Road» for gods har fått en god start, men forholdene til Russland skaper utfordringer.

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

Målet er å bruke tog på strekningen Narvik - Kina, med Finland som transitland videre mot Asia og Kina. Et prøveprosjekt med Narvik Havn og Nordland Fylkeskommune på finansieringssiden er nå en realitet.

– Det første toget i den nyopprettede ruten kalt Nurminen Nordic Hub gikk i mai i år, forteller prosjektkoordinator Anna Filina til Nordnorsk Rapport.

– Så langt må vi ha lov å kalle det en suksess. Kundene ser verdien i en slik rute, og for å håndtere alle bookinger har vi allerede en regulær avgang fra Narvik til Haparanda og Torneå annenhver uke.

Dette er gode nyheter for Narvik Havn som i flere år har jobbet for å få på plass en regelmessig togforbindelse mellom Kina og Narvik. Forutsetningene for å få det til er til stede: Togforbindelsen østover eksisterer allerede, og

som kjent er infrastrukturen rundt logistikknåvet Narvik tilrettelagt for enkel omlasting og videredistribusjon av varer i hele regionen. Den samme infrastrukturen kan brukes for å sende varer andre veien. Fra et klimaperspektiv er det verd å merke seg at man kutter 97 prosent av de transportrelaterte CO2 -utslippene om man bruker tog isteden for fly.

Gode samarbeidspartnere

En annen forutsetning for å lykkes ned en slik togrute, er at man har de rette samarbeidspartnerne. På strekningen Narvik-Haparanda er denne partneren operatøren CargoNet.

– I Haparanda overtar vår finske samarbeidspartner Nurminen Logistics, og sender varene videre til Helsinki og til Asia, sier Anna. Nurminen fungerer både som togoperatør og speditør på strekningen, og kan stille containere for både ferskvarer og kjølevarer til rådighet. De tar seg også av all dokumentasjon og fortolling av varer - samt retur av containere.

– Nurminen er den eneste nordiske operatøren med regulære ruter til Kina.

Hun legger til at man så langt kun har mottatt varer fra Asia, men målet er at man etterhvert skal sende gods begge veier.

Utfordringer

Situasjonen med Russland skaper usikkerhet for den unge tog-ruten. Nurminen Logistics har tidligere brukt ruter til Kina via det russiske jernbanenettet, men opprettet i vår en mer sørlig rute gjennom nabolandene

Kazakhstan, Azerbajdjan, Georgia og Romania - og derfra til Finland. Til tross for det sørlige rutealternativet, oppleves situasjonen som utfordrende.

– Det er usikre tider. Ingen vet hva som skjer fremover, sier Anna Filina, men forteller at man lar seg ikke stresse av dette.

– Vi har en god kundebase i - og et godt samarbeid med - Sverige og Finland, så vi klarer oss!

Fleksibel leverandør av mekaniske tjenester

FIMEK

Med stål tro på Nord-Norge!

www.fimek.no

Stabilt for Narvik Havns største aktør LKAB



LKABs anlegg i Narvik.
Foto: Narvik Havn

Dette er LKAB Norge AS

– LKAB Norge AS har hatt et bra 2022, sier administrerende direktør Marit Waleniussen til Nordnorsk Rapport.

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

LKAB Norges omsetning har ligget på pluss minus én milliard kroner de siste tre årene, både i normalår og pandemi år, og 2022 skiller seg heller ikke ut. Strømmen av malm og inntekter er like stabil. Den norske delen av Europas største jernmalmprodusent er heller ikke særlig berørt av krigen i Ukraina og det anstrengte forholdet Skandinavia har til vår store nabo i øst.

– Vårt oppdrag er i hovedsak å sende over havne de produktene våre svenske eiere har solgt, så her i Norge merker vi veldig lite til eventuell uro og endringer i verdensbildet, forklarer hun.

– Vi registrerer kanskje at omsetningen går opp på enkeltprodukter, men på det tidspunktet vi kommer inn i bildet, er det lite vi kan på virke, smiler hun.

Hviler ikke på laurbærene

Til tross for den jevne inntektsstrømmen og de stabilt gode resultatene, har verken logistikkexperten med bakgrunn fra både Sweco og Store Norske eller LKAB planer om å slå seg til ro; det er alltid noe som kan forbedres.

– Vi har bestilt ny utlaster til Kai 5, kan hun melde.

– Forventet levering er i første

halvdel av 2024. Videre har vi konkrete planer for en ny Kai 8 som erstatning for dagens Kai 3 og Kai 4.

Hun ønsker per i dag ikke å si noe om når den nye kaien kan bli realisert, men er tydelig på at den kommer: – På sikt.



LKAB Norge AS driver logistikk og havnevirksomhet og jernbaneterminalen LKAB Terminal Narvik.

Selskapet er 100% eid av Loussavaara-Kiirunavaara Ab, den største jernmalmprodusenten i Europa. Hovedkontoret ligger i Luleå i Norrbottens län og selskapet driver gruver og foredlingsverk i Kiruna og Malmberget, samt pelletsverk i Svappaavaara. Malmen eksporteres til Narvik via Ofotbanen og til Luleå, hvor LKAB har lasteanlegg og lager.

LKABs største havn er Narvik med en kapasitet på nesten 20 millioner tonn per år.

Bedriftens anlegg, kalt Sila, er en effektiv, 650 meter lang, miljøvennlig, automatisert lossestasjon med høy lagringskapasitet i sine tolv, 60 meter dype lagringsiloer sprengt inn i fjellsiden. Anlegget er automatisert og de spesialdesignede malmvognene kan losses på bare fem sekunder. For å sette dette i perspektiv betyr det at et malmtog bestående av 68 vogner kan losses i løpet av seks korte minutter.

Selskapets norske gren er også ansvarlig for annen relatert virksomhet knyttet til LKABs jernmalmproduksjon, herunder forvaltning og ivaretagelse av selskapets eiendommer og interesser i Narvik.



Seabrokers
Havnekraner AS

SANY

SKAL DU HA STACKER, STORTRUCK ELLER MATERIALHÅNTERINGSMASKIN?

Seabrokers Havnekraner A/S er eneimportør av Sany, og Sany er verdens nest største produsent av anleggsmaskiner. Nå er vi også på plass i Nord Norge.

Sanyforhandler vil du finne blant annet i Harstad, Bodø og Alta, og flere forhandlere er på vei.

Våre maskiner blir levert med 5 års garanti eller 10.000 timer. Det er fordi vi stoler på at våre maskiner tilfredsstiller kundens krav ift. kvalitet.

Kontakt oss på salg@sanynorge.no eller mobil 99274582 for mer informasjon eller demokjøring.

Vi gir deg mest for pengene!!

Svalbards kullutvinning: Viktig forlengelse

Krigen i Ukraina har fått prisen på blant annet kull til å skyte i været. Det har fått det statseide selskapet Store Norske til å forlenge driften av Gruve 7 frem til sommeren 2025. Opprinnelig skulle gruen stenges høsten 2023.

Av – Knut Ørjasæter

Bakgrunnen for beslutningen om nedleggelse var at det ikke var mulig å få til lønnsom drift. Skyhøye energipriser har gitt kull som brukes i blant annet i industriproduksjon og i kullkraftverk til el-produksjon, et kraftig hopp opp. Dermed er gamle analyser om dårlig lønns-

somhet skrotet. Det er mulig med lønnsom drift.

Samtidig med beslutningen om forlengelse av kulldriften er det inngått kontrakt på salg av kullet til en tysk kunde, Clariant. Dette er en god og gammel kunde av Store Norske.

Jan Morten Ertsaas, administrer-

ende direktør i Store Norske, uttalte følgende i forbindelse med at forlengelse ble offentliggjort:

- Dette er en god løsning for alle parter. Vifærtatt utdelt gjengelige kullreservene i Gruve 7 og er sikret god lønnsomhet med lav markedsrisiko. Avtalen er med en kunde vi har hatt et langvarig profesjonelt samarbeide med. For vår del gir det oss noe lengre tid til en krevende og nødvendig omstilling av selskapet. Ikke minst er det gledelig for våre ansatte i Gruve 7 som får mer forutsigbarhet og kan stå lengre i jobb.

I tillegg til salg av kull ut

Svalbard - De viktigste næringer med antall ansatte og omsetning norsk sektor				
Bransje	Årsverk 2021	Endring 2020 til 2021 i %	Omsetning i 1000 NOK 2021	Endring 2020 til 2021 i %
Bergverksdrift og utvinning	90	-6,3	145732	41,1
Industri; Elektrisitets-, gass-, damp- og varmtvannsforsyning; Vannforsyning, avløps- og renovasjonsvirksomhet	74,7	2,3	256094	9,3
Bygge- og anleggsvirksomhet	230,1	-7,3	672834	5,6
Varehandel, reparasjon av motorvogner	95,8	2	316251	-1,8
Transport og lagring	98,7	-3,2	692210	76,4
Overnattings- og serveringsvirksomhet	217,2	22,8	266219	10,7
Informasjon og kommunikasjon	70,4	3,1	681058	5,8
Omsetning og drift av fast eiendom	7,1	-7,8	102328	-6,8
Faglig, vitenskapelig og teknisk tjenesteyting	73,5	8,1	61151	22,4
Forretningsmessig tjenesteyting	134,6	4,7	278742	11,4
Offentlig administrasjon og forsvar, og trykdeordninger underlagt offentlig forvaltning	114,6	12,9	29859	0,7
Helse- og sosialtjenester	64,6	3,2	13368	22
Kultur, underholdning og fritid	78,2	19,2	71106	46,9
Svalbard i alt	1547,2	4,9	3799035	20,2

Kilde: Statistisk Sentralbyrå (SSB)

i markedet brukes kull fra Gruve 7 til drift av kullkraftverket som forsyner Longyearbyen med strøm. Til dette formålet brukes 30 000 tonn kull årlig.

Forlengelsen betyr at mellom 50 og 60 ansatte har jobb fremover. Gruvedriften har vært den viktigste arbeidsplassen i Longyearbyen og arbeidsplassene som er skapt der har vært

fullstendig avhengig av at gruvedriften består. Skal det være en norsk bosetting på Svalbard så er det helt avhengig av hjørnestensbedrifter som det Store Norske har vært. Turisme er et av de satsningsområdene norske myndigheter har promotert og er en av næringene som myndighetene håper skal bidra til å sikre bosetting på Svalbard.

På vei vekk fra kull

Kulldrift har vært kjernen i virksomheten til Store Norske. I tillegg til gruvedrift, har selskapet også betydelig aktivitet innen eiendom, logistikk og energi. Store Norske kjøpte både hotellene og øvrig eiendomsportefølje av Hurtigruten Svalbard. Hurtigruten var som kjent sterkt økonomisk presset etter kundebortfall på grunn av koronasituasjonen. I dag eier Store Norske vel 40 prosent av alle boliger i Longyearbyen i tillegg til en betydelig næringsseidomsportefølje.

Korona-historien viser med tydelighet hvor sårbar reiselivs-næringen er.

Selv om forlengelsen av drift i Gruve 7 skjer nå, er det mange som ser dette som en kunstig forlengelse. Kull er sterkt forurensende og skal bort. Store Norske har ambisjoner om å bruke sin kunnskap om energiproduksjon i arktiske strøk til å utvikle nye miljøvennlige løsninger eller «eksportnæring med bygging og drift av hybride fornybare energianlegg i arktiske strøk» slik selskapet selv uttrykker seg.

Her er prosjektene selskapet er involvert i:

ZEEDS står for Zero Emission

De største norske virksomhetene på Svalbard

Selskap	Kommune	Daglig leder	Driftsinntekter		Driftsresultat		Årsresultat		Utbytte	
			2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020
LNS Spitsbergen AS	Longyearbyen	Frank Robert Jakobsen	284 515	196 468	30 519	-10 362	24 466	-10 717		
Store Norske Spitsbergen Kulkompani AS	Longyearbyen	Jan Morten Schjelderup Ertsaas	36 727	35 668	-6 755	-4 751	-97 263	-94 319		
Universitetssenteret på Svalbard AS	Longyearbyen	Joran Idar Moen	211 960	196 925	6 673	22 164	7 041	22 593		
LNS Ocean AS	Longyearbyen	Frank Robert Jakobsen	192 621	i.a.	-12 961	i.a.	-12 517	i.a.		i.a.
Store Norske Gruvedrift AS	Longyearbyen	Jan Morten Schjelderup Ertsaas	184 426	103 054	-412 938	-68 729	-414 410	-57 282		
Hurtigruten Svalbard AS	Longyearbyen	Per Bertram Dybwad Brochmann	179 170	147 556	-27 200	-14 729	-24 767	-15 470		
Consto Svalbard AS	Longyearbyen	Dag Erlend Strømholt	161 454	156 284	-25 301	9 810	-21 813	7 898		
COOP Svalbard AS	Longyearbyen	Ronny Strømnes	149 265	135 033	6 868	7 133	4 957	5 240	3 258	3 353
Pole Position Logistics AS	Longyearbyen	Lasse Stener Hansen	134 377	49 703	7 166	2 971	6 054	2 539		
Svalbard Lufthavn AS	Longyearbyen	Hans Jørgen Bugge	100 747	90 670	434	1 489	-2 665	-1 749		
Hæhre Arctic AS	Longyearbyen	Audhild Storbråten	88 327	138 563	11 942	12 298	10 758	10 488	20 600	0
Kings Bay AS	Ny-Ålesund	Lars-Ole Saugnes	82 217	82 589	-71	11 022	-296	9 177		
Telenor Svalbard AS	Longyearbyen	Christian Skottun	74 229	81 798	39 507	49 306	33 532	42 071		
Svalbard Adventures AS	Longyearbyen	John-Einar Lockert	65 918	64 139	-5 390	-5 901	-6 308	-6 450		
Store Norske Boliger AS	Longyearbyen	Jan Morten Schjelderup Ertsaas	55 537	58 191	13 090	9 810	4 996	3 606		

Kilde: Forvalt

Folketall i Longyearbyen og Ny-Ålesund ved inngang til året

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Antall	2017	2115	2158	2100	2185	2152	2145	2214	2258	2428	2459	2548

Kilde: Statistisk Sentralbyrå (SSB)

Nordasfalt AS tilbyr alt innen asfalttjenester, snøbrøyting, tunnelvasking og rehabilitering av betongkonstruksjoner.



Telefon: +47 75 58 69 50
E-post: nordasfalt@nordasfalt.no
www.nordasfalt.no



Energy Distribution at Sea. Det er et samarbeid mellom flere store norske energi- og teknologiselskaper om å forsyne skipsfarten og samfunn uten tilkobling til strømnett med karbonfri energi. Prosjektet gjelder produksjon og distribusjon av grønn ammoniakk og med flere store aktører som Aker Clean Hydrogen, Grieg Edge, Wärtsilä, Varanger Kraft og Statkraft.

FME NorthWind er Forskningscenteret for miljøvennlig energi. Senteret skal bidra til lønnsom utvikling av havvind og vindkraft. Andre deltagere er NTNU og SINTEF. Norges Forskningsråd støtter prosjektet med til sammen 120 millioner kroner over åtte år.

Innen Geotermi der Store Norske er initiativtaker og prosjektleder skal det utvikles ny termisk energiforsyning basert på dype energibrønner på Svalbard. Prosjektet er støttet av ENOVA, og er fokusert rundt Store Norskes planlagte nybygg "Campus Svalbard". Store Norske undersøker muligheten for å hente høyverdig bergvarme fra dype brønner (inntil 2 km) i Longyearbyen.

Trist lesing

Lesing av regnskapene til Store Norske er ikke hyggelig lesing. I 2021 hadde selskapet en samlet omsetning på nær 37 millioner kroner og gikk på et tap på 97 millioner kroner. Året før var det ikke mye bedre. Av en omsetning på 35,7 millioner tapte konsernet 94 millioner kroner.

Ringvirkninger av gruvedrift på Svalbard: Hva nå?

Den sikkerhetspolitiske utviklingen har økt betydningen av å befeste og sikre norsk bosetting på Svalbard. Sikre jobber er en forutsetning for å få dette til.

Av – Knut Ørjasæter

Med gruvedrift på lånt tid er den viktigste hjørnestensbedriften som skal sikre bosetting på lånt tid. En hjørnestensbedrift med mange ansatte medfører at andre næringer/bedrifter etablerer seg i tilknytning til denne bedriften. Det gjelder alt fra matbutikker til frisører og offentlig tjenesteyting. Dette har vært den bærende tankegangen bak etableringen av de fleste hjørnestensbedriftene på fastlandet i distrikts-Norge.

En arbeidsplass i en hjørnestensbedrift kan generere 3 til 4 andre arbeidsplasser. Disse arbeidsplassene er imidlertid avhengig av at hjørnestensbedriften består. Politisk har det lenge vært kjent at gruvedriften på Svalbard skal reduseres og avvikles. Den store utfordringen blir hva som kan ta over.

Turisme har vært et satsningsområde som har fått stor politisk

støtte. Men turisme er en næring som er svært sårbar. Det har vi sett under pandemien. Videre vil all den politiske og økonomiske usikkerheten som vi ser i verden i dag, kunne bidra til stor usikkerhet og store svingninger i turismen. Det er også en sesongnæring med perioder uten særlig aktivitet.

Flere bosetter seg

Ser en på befolkningsutviklingen på Svalbard har antallet innbyggere i Longyearbyen og Ny-Ålesund økt med over 20 prosent fra 2011 og frem til i dag. Dette til tross for redusert gruvedrift. Det er nå i overkant av 2 500 fastboende i Longyearbyen og Ny-Ålesund.

Når det gjelder hvor folk er ansatt på Svalbard i dag, er det spesielt to næringer som skiller seg ut som store; bygge- og anleggssektoren og overnattings- og serveringssektoren. Antall arbeidsplasser i bygg er økende. Anleggsarbeider er ofte av midlertidig karakter selv om de kan være i flere år. Det samme er antallet jobber innen turisme. Tallene i vår tabell er også preget av at 2020 hadde lave tall på grunn av pandemien. Veksten i turisme kan derfor delvis tilskrives at 2021 var nær en normal sesong igjen.

Et særtrekk ved Longyearbyen er sterk dominans fra offentlig

sektor. Arbeidsplassene er først og fremst knyttet til undervisning, gruvedrift og offentlig tjenesteproduksjon inklusive forskning.

Mange nye bedrifter

Det er mellom 350 og 400 norskregistrerte virksomheter i ulike bransjer på Svalbard. Det er en økning på over 60 prosent de siste 10 årene. Samtidig har det skjedd store endringer i næringsstrukturen. Det mest påfallende er nedgangen i andelen sysselsatte innenfor bergverk, og økningen i andelen som arbeider innenfor reiseliv, kultur og forskning.

Etablering av selskap på Svalbard innebærer en høyere risiko enn på fastlandet av flere grunner. Lokalmarkedet er lite, tilgang på risikovillig lokal kapital er begrenset, kostnadene er høye og det er begrenset tilgang til boliger og næringslokaler, og også kvalifiserte ansatte. I enkelte bransjer, som eksempelvis dagligvare og posttjenester, er det monopol. Et lite og begrenset lokalmarked gjør det risikabelt for nye aktører

å etablere konkurrerende virksomhet.

Særegent boligmarked

Mange bor på Svalbard for en kortere periode på noen år. Det har innvirkning på boligmarkedet der mange leier i stedet for å anskaffe egne boliger. Ofte er boligene fremskaffet av arbeidsgiver. Et annet kjennetegn er at mange jobber er sesongarbeid og at mange som arbeider i gruvene bor et annet sted. De er bare på Svalbard i forbindelse med jobb.

Politikerne har lenge snakket varmt om at Longyearbyen fremover skal være et levedyktig lokalsamfunn som er attraktivt for familier. Selv om befolkningen har økt de siste årene, er det langt igjen før tomrommet og ringvirkningene fra gruvedriften er fylt opp med andre bærekraftige virksomheter.



Vår visjon:
VI SKAPER VERDIFULLE RELASJONER

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

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

AVINOR
Kirkenes lufthavn «Barentsporten»

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



mobit
Breivika

Vi kan gi deg en hjelpende hånd!
La oss ta oss av teknologien, så kan du konsentrere deg om bedriften din.

Full pakke med Drift & Mobilitet fra Mobit Breivika
15 ÅR

Mobit Breivika er din lokale leverandør av Mobil og IT

- Mobilabonnement og løsninger fra Telenor og Nortel
- Bredbånd
- Skjermer og konferanseutstyr til møterom
- PC og tilbehør
- IT løsninger
- Kommunikasjonsradio

nortel **telenor**

Ta kontakt med Mobit Breivika: Telefon 95 85 20 00, support.breivika@mobit.no eller besøk oss i Terminalgata 42, Breivika Havn, 9019 Tromsø

Gruveselskapet Nussir: Må ha penger for å fullføre

Historisk har Nord-Norge har hatt en rekke gruver i drift. Det har blant annet vært kulldrift på Svalbard, utvinning av jernmalm fra Bjørnevatn/Sydvaranger, kobber ved gravene i Sulitjelma, kvarts i Tana og jernmalm i Rana.

Av – Knut Ørjasæter

I kampen for å få ned gassutslipp og elektrifisere, er kobber en av de viktigste metallene. Nussir er godt i gang med sitt gruveprosjekt ved Kvalsund ved Hammerfest. Men selskapet må fylle på lommeboka for å komme i mål.

Nussir ASA er et norsk mineral- og gruveselskap. Selskapet planlegger drift i kobbergruver i Kvalsund i Hammerfest. Nussir-feltet ble oppdaget på 1970-tallet og er en av Norges største kobberforekomster. I tillegg til Nussirfeltet, skal en annen forekomst, Ulveryggen, som ligger vel fire km. fra Nussir også utvinnes. Etter mange års arbeid fikk selskapet i 2019 på plass alle nødvendige driftstillatelser fra norske myndigheter.

Målet er å få bygget opp nødvendig infrastruktur i løpet av 2023 og 2024. Det tar 2 år. Går alt etter planene vil det bli drift ultimo 2024 eller tidlig 2025. Tidligere er det blitt utvunnet kobber i et dagbrudd på feltet. Det ble stengt ned i 1978.

25 000 tonn årlig

Selv mener selskapet at det er forekomster som kan gi gruvedrift i mellom 50 og 100 år frem i tid. Planene og ambisjonene er store. Det er antatt at det skal kunne utvinnes 80 millioner tonn med kobbermalm som skal kunne gi 800 000 tonn med kobber fra gravene. Årlig er planene å kunne utvinne 25 000 tonn kobber når en har full drift. Administrerende direktør i Nussir, Øystein Rushfeldt har tidligere offentlig uttalt at det kan bli opp mot 200 arbeidsplasser tilknyttet gruvedriften.

I media har Nussir blitt mest kjent etter store protester mot dumping av gruveavfall i Repparfjorden.

Rushfeldt har selv stor tro på at de skal få gruveprosjektet i gang tross motstand fra miljøaktivister. Selv sitter administrerende direktør på 8 prosent av aksjene i Nussir. Største aksjonær er Holta familien med 40 prosent av aksjene. Holta-familien har bygd seg opp en solid formue gjennom Tinfoss som ble solgt til franske interesser i 2008.



KONTRAKT PÅ Plass: Her er Øystein Rushfeldt, Frode Nilsen og Hammerfest-ordfører Terje Wickstrøm i forbindelse med kontraktsignering for tunnelbygging og drift. Foto: Nussir ASA

- For øyeblikket konsentrerer vi oss om å få på plass anbudspapirer for større infrastrukturjobber som skal gjøres, sier administrerende direktør Øystein Rushfeldt til Nordnorsk Rapport. - Dette er ganske store og omfattende jobber som skal gjøres. Dette gjelder også for detaljarbeidet på det arbeidet Leonhard Nilsen & Sønner AS (LNS) skal gjøre for oss.

Tiden knapp - rike partnere

For å kunne starte drift i 2023 begynner tiden å bli knapp. Pengekassen må fylles opp. I 2021 gikk Nussir med et underskudd på nær 20 millioner kroner. Ved forrige årsskifte var det ca. 30 millioner kroner igjen i kassen.

Økt aktivitet og forberedelser til oppstart av drift betyr at pengene renner fortere ut enn før. Har det ikke kommet inn mer investorpenger innen årsskiftet, vil kassen være faretruende liten, om ikke tom, før vi går inn i 2023.

- Vi er godt finansiert for det arbeidet som nå gjøres, sier Rushfeldt. Totalt skal det investeres over 1 milliard kroner før vi er i drift. Videre finansiering føler vi oss trygge på kommer i havn innen vi trenger mer kapital.

Holta-familien har lang erfaring med utvinning av mineraler. og i tillegg har de kapital. De vil nok ikke la Nussir i stikken.

Det er også verd å merke seg at Nussir i august 2020 offentliggjorde avtale om at LNS var valgt som entreprenør for utbygging og drift av gruve under jord. Avtalen skal vare i 10 år med mulighet til forlengelse. Verdien av avtalen er beregnet til 4 milliarder kroner og det skal bygges 130 000 meter med tunneler. Det er en av de største kontraktene i norsk gruvehistorie.

LNS-konsernet forpliktet til å sette inn penger

Morselskapet i LNS-konsernet, LNS Eien-dom, er allerede aksjonær i Nussir. Selskapet betalte inn 10 millioner kroner for aksjer i Nussir i 2020, mer eller mindre samtidig som selskapet ble valgt som entreprenør. LNS-konsernet har videre forpliktet seg til å skyte inn ytterligere 40 millioner kroner.

I 2020 sa Jonas Einar Tetlie som leder entreprenørselskapet i LNS-konsernet til High North News følgende:

- Dette er en todelt sak for oss. Det ene er at vi har inngått en avtale med Nussir om drift av underjordsgruver. Det andre er at vi har gjort en finansiell investering på 50 millioner kroner gjennom emisjonen som ble gjennomført. Dette gjør vi fordi vi tror veldig på Nussir og folkene som står bak prosjektet. Vi tror også på den fremtidige utviklingen av kobberprisen, og vi tror veldig på utvikling av regionen som dette prosjektet skal pågå i.

Lommeboken til LNS-konsernet er vel-fylt etter nedsalget og børsnoteringen til Rana Gruber. I tillegg kan selskapet både gruvedrift og arbeid under jordoverflaten. Interessant blir det å se om alt går som avtalt og at det ikke oppstår komplikasjoner som forkludrer forpliktelsene til å sprøyte penger inn i Nussir. Skal Nussir komme i mål med drift i 2024/2025 er pengebehovet vesentlig mere enn 40 millioner kroner.

Stort behov for kobber

I verden øker behovet for kobber kraftig. Alt som skal elektrifiseres trenger kobber. Det er gjort beregninger der behovet for kobber trolig vil doble seg i løpet av 20 år. Eksempelvis trenger en el-bil tre ganger så mye kobber som en vanlig bil. I en el-bil går det i snitt med ca. 80 kg.

Det blir spennende å følge med på den videre historien om kobbereventyret ved Repparfjorden.

Fiskeriering • 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





Nordic Mining: Nord-Norge satt på vent



*NORDIC MINING ASA:
Her administrerende direktør
Ivar S Fossum.
Foto: Nordic Mining ASA*

Nordic Mining ASA er et norsk gruveselskap som har hatt flere undersøkelsesrettigheter i Nord-Norge, blant annet i Seilandregionen i Troms og Finnmark der det er påvist område med sulfidmineralisering. Nå er Nord-Norge satt på vent.

Av – Knut Ørjasæter

- Vi har for øyeblikket mer enn nok med å få fullfinansiert og få alt på plass ved Engebø-prosjektet vårt ved Førdefjorden i Vestlandet fylke, sier administrerende direktør i Nordic Mining, Ivar S. Fossum.

- Det tar nå det meste av det vi har av tid og ressurser. Når Engebø-prosjektet er i drift og alt avklart, så vil vi være i gang med nye og spennende prosjekter innen mineralletting- og utvinning. Det trenger ikke å ta lang tid før vi er klare for dette. Vi har for øyeblikket ikke noen undersøkelsesrettigheter eller utvinningstillatelser nordpå.

Selskapet solgte seg nylig ut av et gruveprosjekt i Finland der det blant annet utvinnes litium som er et viktig mineral til bruk i blant annet bilbatterier. Eksempelvis i en Nissan Leaf er det batteri som inneholder fire kg litium. Andre biler som Tesla, Mercedes og Audi har mye større batterier og trenger vesentlig mer. Det gir selskapet en kapitalinnsprøytning på over 46,9 millioner euro, eller over 460 millioner kroner.

For øvrig har selskapet sammen med Nussir vært i mediens søkelys på grunn av sterke protester fra miljøbevegelser om deponering av gruveavfall i havet utenfor gruvene. Nordic Mining har konsesjon til å deponere 250 millioner tonn gruveavfall i Førdefjorden. I mai i år fikk selskapet driftslisens.

- Det er klart at det som har vært av protester også påvirker våre prioriteringer. Jeg kan vanskelig se for meg at Nord-Norge havner på topp av våre prioriteringslister fremover, selv om det er mange spennende og mulige forekomster der. Vi har satt Nord-Norge på vent. Vi har imidlertid ikke avskrevet landsdelen og håper at vi i fremtiden en gang skal kunne etablere oss der også.



E6 Alta Vest:
Storsandnes - Langnesbukt

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 Ins.no



AUSTIN POWDER
Ditt naturlige valg

Alt du trenger
av sprengstoff,
tennmidler og
verktøy!

☎ 480 55 800
www.austin.no

Mo Industripark: Norges grønne industrihovedstad



Freyr har to fabrikker under bygging i Mo i Rana. Foto: Lars Solbakken/Freyr

Etter år med målrettet, hardt arbeid er Mo Industripark i ferd med å lykkes: Industriområdet som en gang var arena for malmbasert stålproduksjon, blir Norges ledende industri-klynge for grønn industri.

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

– Dette er vel den største enkeltinvesteringen i norsk landbasert industri noen gang, spør Kim-André Åsheim, leder for strategisk kommunikasjon og samfunnskontakt i Mo Industripark retorisk.

Han refererer til Freyrs endelige investeringsbeslutning om å bygge batterifabrikk i Mo i Rana. Freyr Battery er et norsk selskap som utvikler en litiumbasert batterifabrikk.

I slutten av juni tok selskapet sin endelige investeringsbeslutning

for Giga Arctic, som betyr at 17 milliarder kroner skal investeres i gigantfabrikken. Fire av disse milliardene kommer fra regjeringen i form av lån og garantier, kunne næringsminister Jan Christian Vestre melde da han la fram Norges nye batteristrategi i Mo Industripark.

Pilotanlegg klart før nyttår

Bygget til Giga Arctic vil ha et fotavtrykk på hele 60 000 kvadratmeter, og langt større gulvareal når en regner med etasjene.

– Gigafabrikken er under full konstruksjon allerede på en drøyt 80 000 kvadratmeter tomt her i industriparken, forteller Åsheim.

– Produksjonsstart skjer i 2024, med totalt åtte produksjonslinjer. I tillegg kommer produksjonslinjen som nå settes opp i deres Customer Qualification Plant, eller pilotfabrikken som den ofte kalles, som skal åpne mot slutten av 2022 i et bygg på 13 000 kvadrat.

– Kommer de til å klare tidsfristen de har satt seg?

– Ja, de er allerede i full sving med å installere maskinene i pilotfabrikken, og på sentraltomta kan man se fundamentene til gigafabrikken ta form, så framdriften er på topp, smiler Åsheim.

– Vår opplevelse er at Freyr er svært effektive og gjennomfører det de sier de skal gjøre.

Arbeidsplasser og ringvirkninger

Forhistorien til Freyrs investeringsbeslutning er at Mo Industripark fikk gjennomført en mulighetsstudie for battericelleproduksjon, finansiert av Mo Industripark og Nordland fylkeskommune i fellesskap. Freyr var på utkikk etter et sted å etablere produksjonen, og fikk dermed oversendt studien. Resten er historie, som det heter, men som man ser tok industriparken selv ansvar for å ta vare på muligheten.

Freyrs etablering skaper i seg selv rundt 600 nye arbeidsplasser i industriparken, men kommer til å generere ytterligere aktivitet rundt seg.

– Dette er en stor mulighet til å styrke kompetansemiljøene i Mo i Rana, slår Åsheim fast.

– Mo Industripark skal ivareta eksisterende-, og utvikle ny industri, med fokus på å bygge et bærekraftig lokalsamfunn i vekst. Slik skal vi få hjem de unge som reiste ut for å studere; tilby spennende jobber i det grønne skiftet!

Suksess før de har begynt produksjonen

Freyr skal investere stort, men vil ikke ha problemer med å omsette produktene: 30. august signerte de en bindende salgavtale med Nidec Corporation som leverer elektriske motorer og energisystemer, og skal selge store mengder batterier til det japanske selskapet. De to selskapene har et samarbeid fra



– Dette er en stor mulighet til å styrke kompetansemiljøene i Mo i Rana, sier Kim-André Åsheim. Foto: Mo Industripark

før, men inngikk nå en avtale om salg av neste generasjons battericeller med samlet kapasitet på 38 gigawattimer (GWh) i perioden 2025 til 2030, fra Freyrs Giga Arctic-anlegg i Mo i Rana. Basert på anslåtte litiumpriser og med diverse forbehold, sikrer avtalen Freyr inntekter på over 3 milliarder dollar, eller ca. 32 milliarder kroner etter dagens kurs. Nidec vil ha muligheten til å øke de kumulative uttaksvolumene til 50 GWh i løpet av kontraktens levetid, noe som vil representere så mye som 50 % av anslått produksjon fra Giga Arctic.

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!

Et godt, grønt år

2022 ble året Mo Industripark virkelig ble satt på kartet som utfordrer til tittelen «landets grønne industrihovedstad.»

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

Dette var året installasjonsarbeidet startet på Elkem og Aker Carbon Captures pilotprosjekt; et av verdens første karbonfangstanlegg for utslipp fra smelteovner i prosessindustrien, og det første i produksjon av ferrosilicium. Den andre bedriften som skal koble sine avgasser på renseanlegget er SMA Mineral, som driver med produksjon av kalk og dolomitt. Aker Carbon Capture leverer testenheten, en mobil testenhet som er et fullverdig fangstanlegg og kan transporteres med lastebil til lokasjoner over hele verden.

Ifølge SINTEF har prosjektpartnerne identifisert 1,5 millioner tonn fangbart CO₂ fra sine virksomheter i regionen. Det tilsvarer tre prosent av Norges totale utslipp, og representerer nesten en tredel av utslippene fra metallindustrien.

Fanget karbon kan enten lagres (karbonfangst og lagring, CCS) eller gå inn i nye industrielle prosesser (karbonfangst og bruk, CCU). Å blande avgasser fra to ulike industrielle anlegg er viktig for å etablere dette som vanlig infrastruktur og vil være det første anlegget i sitt slag.

Prosjektet CO₂ HUB Nord er et samarbeid mellom Mo Industripark AS, SINTEF, Elkem, Alcoa, Celsa, Ferroglobe, SMA Mineral, Norcem, Norfrakalk, Arctic Cluster Team og Aker Carbon Capture og er støttet av Gassnova. Om prosjektet er vellykket, vil det ha høy overføringsverdi for andre anlegg, da karbonfangst i prosessindustrien er et nødvendig tiltak for å nå klimamålene.

Erstatter fossil energi med grønt hydrogen

I 2022 ble det også klart at Celsa Armeringsstål får 121,4 millioner kroner i støtte fra Enova for bruk av hydrogen i produksjon av armeringsstål. Ved å erstatte fossil energi med grønt hydrogen på valseverket i Mo Industripark, kommer selskapet dermed enda et skritt nærmere målet om nullutslipp i 2050.

Prosjektet består av å installere ny ovn, nye brennere og nytt styringssystem. Målet er at Celsas nye valseovn skal kunne bruke opptil 100 prosent hydrogen, men teknologien som kan levere kraften som trengs for å drifte systemet på 100 % hydrogen, finnes ikke i verden i dag. Bedriften vil derfor bli ledende teknologisk på grønn omstilling når dette står klart. Prosessen krever stor innovasjonskraft fra samarbeidspartnere og har høy overføringsverdi både innen stålindustrien og prosessindustrien. Med hydrogen som drivstoff i valseverket i Mo i Rana kan utslipp fra valseprosessen reduseres med rundt 60%.

Kjøler med fjernvarme ga A-rating fra Enova

I det høyteknologiske plussbygget til bedriften Haaland Mo, hvor det både er solcellepaneler og honningproduksjon på taket, har de siden bygget sto ferdig i 2019 kjølt ned bygget ved bruk av såkalt sorptiv kjøling, som utnytter fjernvarmen fra industrien. Løsningen fungerer slik at luften først tørkes med fjernvarme, for deretter å fuktes med vann som fordampes og senker temperaturen. Dette passer der kjølebehøvet kan dekkes via ventilasjonsanlegget, og der det er planlagt med relativt få ventilasjonsaggregater. Kjøleløsningen gir stabil drift og enkelt vedlikehold.



Celsa skal bruke grønt hydrogen i valseverket. Foto: Celsa/Mo Industripark



Mo Industripark har rikelig med arealer og kraft. Foto: Mo Industripark

Haaland valgte løsningen på grunn av tilgangen på fjernvarme fra industrien i industriparken. Det er en miljøvennlig og ressurseffektiv energiløsning som gir god komfortkjøling,

er konkurransedyktig med andre alternativer, reduserer det samlede plassbehovet til tekniske installasjoner i bygget og reduserer strømforbruket.



Dette er Mo Industripark

Mo Industripark AS er eiendoms- og infrastrukturselskapet i Mo Industripark og arbeider for at industrien har best mulige rammebetingelser. Selskapets hovedoppgave er å forvalte, utvikle og utføre drift av eiendommer, infrastruktur, anlegg og utstyr i industriparken, samt tilrettelegge for nyetableringer og markedsføre industriparken som etableringssted.

Mo Industripark AS omsatte i 2021 for 363 millioner kroner med et resultat på 16,4 millioner.

Nøkkeltall:

- 110 bedrifter
- 2 500 arbeidsplasser - som vil øke betydelig når Giga Arctic står ferdig i 2024
- 3 000 dekar
- 110 000 kvadratmeter egneide lokaler + bedriftenes lokaler
- 7,5 milliarder kroner i årlig omsetning fra parkens bedrifter - øker kraftig fra 2024
- 5 milliarder kroner i årlig eksport - øker kraftig fra 2024
- 2 TWh distribuert energi per år
- 400 GWh gjenvunnet energi per år

FINEIDE
TRANSPORT

Tlf.: +47 907 01 295
Nordsjøv. 27, 8642 Finneidfjord
E-post: post@fineidetransport.no • www.fineidetransport.no

ØKT
PRODUKTIVITET

"Når vi så hvor mye kostnader man kunne spare, bestemte vi oss for å bytte til OilQuick på alle maskiner."

Sonny Källgren
Lotus Maskin & Transport AB.

Originalen med mer enn 28 000 solgte fester verden over siden 1993!

www.oilquick.no

OilQuick
Automatic quick coupler systems

Sikrer grønnere og mer effektiv drift av vegene i Nord-Troms og Alta-området



KLIPPET SNORA: Albert Haldorsen fra Statens vegvesen og Raymond Henriksen fra Anlegg Nord AS holder snora mens Hans Albert Hansen, Anlegg Nord AS, og Brede Harby Thomassen fra Statens vegvesen klipper snora for å markere oppstarten av den nye driftskontrakten. Foto: Torvald Tretteskog, Statens vegvesen.

Godt samarbeid mellom Statens vegvesen og Anlegg Nord AS skal sikre grønnere og mer effektiv drift av vegene i Nord-Troms og Alta-området.

Av – Jonas Ellingsen

Fra 1. september er det Anlegg Nord AS som har ansvaret for å drifte og vedlikeholde 537 kilometer riksveg gjennom Storfjord, Kåfjord, Nordreisa og Kvænangen i Nord-Troms, og fram til bommen mot Sennalandet øst for Alta i Finnmark. I tillegg kommer E45 fra Alta gjennom Kautokeino til riksgrensen mot Finland. 55 av kilometerne er gang- og sykkelveg. Driftskontrakten gjelder for fem år framover, og i tillegg har begge parter opsjon for drift i inntil tre nye år.

– Målet er å skape forutsigbar framkommelighet og trafikk-sikkerhet på en bærekraftig måte, sier Torvald Tretteskog, seksjonssjef for drift i Statens vegvesen. Han ser fram til samarbeidet med Anlegg Nord AS.

Krav til klimakutt og miljø

I den nye driftskontrakten har Statens vegvesen satt nye krav til klima og miljø. Anlegg Nord AS

må derfor ta i bruk kjøretøy og maskiner med lavere utslipp, og det skal rapporteres på drivstoff og energiforbruk.

– Alle som vil ha oppdrag for Statens vegvesen må oppfylle krav til miljø- og klimautslipp. I denne kontrakten har vi satt strenge krav til avfallshåndtering, inkludert slam fra tunnel og strøsand fra vegen, og entreprenøren belønnes for gjenbruk av skilt, forteller Tretteskog.

Alle entreprenører må også være sertifisert innen ledelses-system for kvalitet, miljø og arbeidsmiljø.

Fra by til høyfjell

I konkurranse med nasjonale entreprenørfirmaer var det det Alta-firmaet, Anlegg Nord AS som vant anbudskonkurransen. Fra i dag skal entreprenøren utføre de løpende drifts- og vedlikeholdsoppgavene på riks-

vegene både sommer og vinter. Kontraktsummen er på 469 millioner kroner (eks. mva).

– Det er en viktig jobb å ta vare på vegene våre. Trafikksikkerhet og god framkommelighet er noe som berører alle, og vi skal utføre dette på en bærekraftig måte. Dette er en driftskontrakt med varierte utfordringer – fra bytrafikk i Alta til høyfjellsutfordringer over Kvænangsfjellet, sier seksjonssjef for drift, Torvald Tretteskog.

Meld fra til Vegtrafikksentralen

Hvis du som trafikant oppdager trafikkfarlige forhold langs vegen, skal du fremdeles ringe Vegtrafikksentralen på nummer 175 for å melde ifra. Det hjelper ikke å ringe Anlegg Nord eller en av de lokale underentreprenørene. Det er også egne driftskontrakter for fylkesvegene, og disse er det Troms og Finnmark fylkeskommune som har ansvaret for.

Fakta om Statens vegvesens driftskontrakter

- All drift og vedlikehold av riksveger utføres av private entreprenører på oppdrag fra Statens vegvesen. Slik har det vært siden 2003.
- Fram til regionreformen trådte i kraft i 2020 var driftskontraktene felles for statlige og fylkeskommunale veger. Etter reformen har Statens vegvesen bare ansvar for riksvegene, og felleskontraktene fases gradvis ut. Fra 1. september 2022 har Statens vegvesen 24 rene riksvegkontrakter, mens 19 kontrakter er felles med fylkeskommunene.
- Standard kontraktsperiode er fem år, med gjensidig opsjon for inntil tre nye år.
- Pris skal alltid vektas i tildelingen av kontrakter, men det er åpnet for kombinasjon med andre tildelingskriterier.
- Alle entreprenører skal ha miljøsertifisering og må rapportere om CO2-utslipp.
- Alle kontrakter skal ha miljøkrav og insentiver til innovasjon.

Nye kontrakter neste år

I 2023 kommer nye driftskontrakter for Øst-Finnmark, Sør-Troms, Ofoten, Nordfjord, Sunnmøre og Romsdal og deler av Telemark. I tillegg til noen geografiske endringer, kan det bli justeringer som følge av at Nye Veier AS overtar drift av enkelte riksvegstrekkinger. De nye kontraktene som trer i kraft høsten 2023, lyses ut seinere i høst eller tidlig i 2023.

Europas ledende produsent
av krystallinsk grafitt

Skaland  Graphite AS

N-9385 Skaland - www.graphite.no

Stiller nye krav til alle entreprenører

Statens vegvesen har skjerpet miljøkravene i alle sine kontrakter

– Statens vegvesen spiller en viktig rolle for å bidra til det grønne skiftet ved å stille krav til alle som vil ha oppdrag for oss. Vi opplever at entreprenørene er veldig klare for å bli utfordret på miljø, og at de har lyst til å samarbeide om innovasjon,

sier vegdirektør Ingrid Dahl Hovland.

Belønning

I mai la Statens vegvesen for første gang vekt på klimautslipp i tillegg til pris ved tildeling av en vegkontrakt. Dette skjedde i Hallingdal og Valdres, hvor CO2-utslippene fra vegdriften kan reduseres med inntil 85 prosent.

Statens vegvesen vil også belønne entreprenører som utvikler ny teknologi og mer miljøvennlige løsninger. Eksempler på dette er økt bruk av værdata for å redusere vegsølt, gjenbruk av strøsand, oppsamling av støv fra tunneler på Vestlandet, reduksjon av svevestøv i Bergen og utbedring av brøyteprofiler for å redusere problemer med fokksnø i Finnmark.

Statens vegvesen er allerede i gang med utprøving av ny teknologi flere steder i landet, blant annet i Trondheim, hvor en elektrisk hjullaster er tatt

i bruk for å brøyte og seinere koste gang- og sykkelveger.

Asfalt og ferjer

Også i asfaltkontraktene stiller Statens vegvesen krav om miljødeklarasjon. For enkelte av kontraktene er det også stilt krav til reduksjon av CO2-utslipp og til asfaltens levetid, i tillegg til pris.

Statens vegvesen stiller også grønne krav til den blå delen av riksvegene, gjennom krav til lav- og nullutslippsferjer.

I løpet av 2021 vil det være 22 elektriske ferjer fordelt på 10 riksvegsamband langs kysten.



TESTER UT NY TEKNOLOGI: Elektrisk hjullaster skal brøyte gang- og sykkelveger langs riksveger i Trondheim. Veidekke er Statens vegvesens driftsentreprenør.

Neste år blir også det eneste ferjesambandet på E6 elektrisk. På sambandet Hjelmeland – Skipavik – Nesvik i Rogaland og over Vestfjorden i Nordland kommer hydrogendrevne ferjer.

Dette er de nye kontraktene fra 1. september 2022 – 1. september 2027

Totalt sju nye driftskontrakter for riksveger fra Alta i nord til Stavanger i sør trer i kraft 1. september.

Område	Entreprenør	Kontraktsum (eks. mva.)
Romerike – Gjøvik	Mesta AS	436 mill. kr
Rogaland	Risa AS	509 mill. kr
Alta og Nord-Troms	Anlegg Nord AS	469 mill. kr
Østfold og Follo	Mesta AS	463 mill. kr
Hardanger og Sogn	Presis Vegdrift AS	670 mill. kr
Drammen	Vaktmesterkompaniet AS	415 mill. kr
Midt-Norge	Mesta AS	445 mill. kr

www.hebra.no



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.



BARSKERE FORHOLD KREVER
NOTOVERFLATE®

Lysefjordbrua, Forsand

I 1997 leverte NOT varig varmforzinking og pulvertakking til brua.

NOTOVERFLATE® er det ypperste innen varig overflatebehandling. Det handler om å komme tidlig i dialog. Finne den optimale løsningen. Gjøre de rette valgene første gangen. Om det er offshore eller landbaserte verdier, så kan vi bidra med varig beskyttelse.

Verdifulle ting tar man vare på.

not-as.no

NOT

NORSK OVERFLATE TEKNIKK

Positive vedtak fra Innovasjon Norge siste periode

Innovasjon Norge bevilget 310 millioner kroner totalt i positive vedtak til nordnorsk næringsliv fra slutten av juni til og med slutten av september.

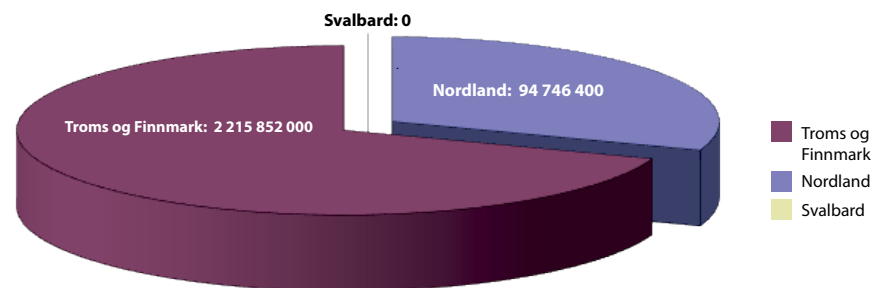
Tilsagnene fordeler seg fylkesvis med 94,7 millioner kroner fordelt på 55 vedtak til Nordland og 215,8 millioner kroner fordelt på 81 vedtak til Troms og Finnmark. 127,4 millioner kroner av tilsagnene totalt var tilskudd.

Bedrifter i Nordland mottok tilsammen 42,87 millioner i tilskudd. For Troms og Finnmark var tilsvarende tall 84,53 millioner. Vi ser at Svalbard ikke mottok tildelinger i perioden.

Av det som utpeker seg spesielt for Troms og Finnmark sin del, ser vi at smelteverket Finnfjord AS i Senja kommune har mottatt

- 100 millioner kroner i lån og tilskudd, som beløper seg til
- to forskjellige bedriftsutviklingstilskudd på 20 millioner kroner i hvert tilskudd
- og 60 millioner i lavrisikolån / lavrisikolån i lavrisikolån industri og tjenesteyting.

Finnfjord AS holder på med produksjon av ferrolegeringer, med en av verdens mest miljøvennlige rensanlegg til formålet.



Vi ser at Nordfangst Røst AS i Røst kommune i Nordland har mottatt

- 20 millioner i lavrisikolån / lavrisikolån fiskeflåte.

I tillegg ser det ut til av oversikten at IN Nordland (Innovasjon Norge avd. Nordland) i fire forskjellige vedtak har bevilget (seg selv?)

- distriktsutviklingstilskudd / bedriftsutviklingstilskudd på 8,1 millioner kroner
- distriktsutviklingstilskudd / bedriftsutviklingstilskudd på 293 000 kroner og
- landbrukstilskudd fylkesvise investerings- og bedriftsutviklingsmidler på 1,9 millioner
- og landbrukstilskudd fylkesvise investerings- og bedriftsutviklingsmidler på 1,33 millioner.

Tildelinger Nordland

Kommune	Selskap	Type	Innvilget beløp	Innvilget dato	Lån - tilskudd - garanti
Alstahaug	ESPEN HESTVIK JOHANSEN	Landbrukstilskudd	75 000	22.06.22	T
Hattfjelldal	NIELS HENRIK MATHIAS ANDRESEN	Landbrukstilskudd	750 000	23.06.22	T
Hattfjelldal	NIELS HENRIK MATHIAS ANDRESEN	Lavrisikolån	4 600 000	23.06.22	L
Røst	NORDFANGST RØST AS	Lavrisikolån	20 000 000	23.06.22	L
Bodø	SIVERTSEN KYSTFISKE AS	Lavrisikolån	7 500 000	24.06.22	L
Rana	RANA UTVIKLING AS	Distriktsutviklingstilskudd	700 000	27.06.22	T
Bodø	EIRIK ANDRÉ RÅNES	Lavrisikolån	5 000 000	27.06.22	L
Hattfjelldal	BORGAR HAUGEN	Landbrukstilskudd	1 100 000	28.06.22	T
Hattfjelldal	BORGAR HAUGEN	Lavrisikolån	2 500 000	28.06.22	L
Hattfjelldal	BORGAR HAUGEN	Risikolån og garantier	400 000	28.06.22	L
Narvik	VISIT NARVIK AS	Distriktsutviklingstilskudd	525 000	29.06.22	T
Bodø	STORYLINE NOR AS	Distriktsutviklingstilskudd	1 875 000	30.06.22	T
Vågan	LOFOTEN GLASS AS	Distriktsutviklingstilskudd	130 000	04.07.22	T
Vågan	LOFOTEN GLASS AS	Distriktsutviklingstilskudd	132 000	04.07.22	T
Bodø	IN Nordland	Distriktsutviklingstilskudd	8 100 000	04.07.22	T
Hadsel	KVITNES DRIFT AS	Landbrukstilskudd	2 000 000	07.07.22	T
Vefsn	MOSJØEN KULDE OG KLIMA SERVICE AS	Innovasjonstilskudd	1 773 000	07.07.22	T
Rødøy	KNUT HEEN	Landbrukstilskudd	500 000	07.07.22	T
Bodø	IN Nordland	Landbrukstilskudd	1 900 000	08.07.22	T
Vefsn	SKADE AS	Oppstartstilskudd	100 000	12.07.22	T
Sortland - Suortá	LILL-HELEN DAHL-JOHANSEN	Landbrukstilskudd	2 050 000	13.07.22	T
Røst	COD SEAFRESH AS	Klynger og nettverk	750 000	13.07.22	T
Sørfold	SALTEN MATFESTIVAL	Landbrukstilskudd	150 000	13.07.22	T
Narvik	NORTH MARITIME AS	Risikolån og garantier	1 875 000	13.07.22	G
Beiarn	ÅKERMO GÅRD LARS OLA NAVJORD	Landbrukstilskudd	651 000	27.07.22	T
Sørfold	RAKEL KAROLINE SÆTREVIK NYSTABAKK	Landbrukstilskudd	600 000	02.08.22	T
Hemnes	OKSTINDAN NATUR- OG KULTURPARK	Klynger og nettverk	600 000	03.08.22	T
Brønnøy	NORRDE AS	Oppstartstilskudd	564 000	04.08.22	T
Bodø	IN Nordland	Distriktsutviklingstilskudd	293 000	04.08.22	T
Andøy	ØYVIND HESTEN	Landbrukstilskudd	550 000	06.08.22	T
Nordland	BEDRIFTSNETTVERKET INNOVATIVE OPPLEVELSER	Næringsspesifikke utviklingstiltak	350 000	12.08.22	T
Nordland	BEDRIFTSNETTVERKET INNOVATIVE OPPLEVELSER	Distriktsutviklingstilskudd	200 000	12.08.22	T
Meløy	HELGE ÅSMUND HALSOS	Landbrukstilskudd	2 250 000	16.08.22	T

Nesna	CHRISTINA EVJENTH	Landbrukstilskudd	550 000	16.08.22	T
Træna	TRÆNA SJØMAT HOLDING AS	Distriktsutviklingstilskudd	1 600 000	18.08.22	T
Rana	KNUT OLAF THOMASSEN	Landbrukstilskudd	1 500 000	22.08.22	T
Saltedal	SALTDAL UTVIKLING KF	Distriktsutviklingstilskudd	1 500 000	22.08.22	T
Bodø	ANDREASSEN KYSTFISKE	Lavrisikolån	5 500 000	22.08.22	L
Bodø	ØYVIND TILREM	Landbrukstilskudd	2 400 000	24.08.22	T
Vefsn	TROND NORDÅS BJØRKÅS	Landbrukstilskudd	200 000	30.08.22	T
Vestvågøy	BLINDHEIMS NORDGÅRD 2.0	Landbrukstilskudd	150 000	30.08.22	T
Saltedal	ROGNAN INDUSTRIPARK AS	Risikolån og garantier	2 500 000	05.09.22	L
Vevelstad	HELGELANDSLAM SA	Landbrukstilskudd	150 000	05.09.22	T
Moskenes	ANITAS SJØMAT AS	Distriktsutviklingstilskudd	245 000	09.09.22	T
Moskenes	ANITAS SJØMAT AS	Risikolån og garantier	1 000 000	09.09.22	L
Meløy	STEINVEI GÅRD	Landbrukstilskudd	100 000	15.09.22	T
Bodø	IN Nordland	Landbrukstilskudd	1 338 400	20.09.22	T
Bindal	MARIA ISABEL HOLM	Landbrukstilskudd	700 000	20.09.22	T
Steigen	HØST MATVERKSTED AS	Landbrukstilskudd	1 000 000	20.09.22	T
Steigen	HØST MATVERKSTED AS	Landbrukstilskudd	40 000	20.09.22	T
Vefsn	STEFFEN DALENG	Landbrukstilskudd	950 000	27.09.22	T
Nordland	SMELTEDIGELEN MUSIKK-FESTIVAL AS	Klynger og nettverk	700 000	27.09.22	T
Flakstad	LOFOTEN SEAWEEED COMPANY AS	Distriktsutviklingstilskudd	1 080 000	27.09.22	T
Beiarn	IRENE MARGRETHE CARLSEN	Lavrisikolån	1 000 000	27.09.22	L
			94 746 400		



Transport - utleie
Esso bensinstasjon, Bjerkvik

Thune

Postboks 4, 8531 Bjerkvik Tlf.: 76 97 72 00
E-post: steinar@thuneas.no www.thuneas.no

Tildelinger Troms og Finnmark

Kommune	Selskap	Type	Innvilget beløp	Innvilget dato	Lån - tilskudd - garanti
Tromsø	MACK EN AS	Distriktsutviklings-tilskudd	875 000	17.06.22	T
Båtsfjord	RON BERG	Lavrisikolån	1 150 000	20.06.22	L
Målselv	TERJE AUNE	Landbrukstilskudd	140 000	21.06.22	T
Nordreisa - Råisa - Raisi	LAILA AGERSBORG	Landbrukstilskudd	605 000	21.06.22	T
Målselv	TERJE AUNE	Lavrisikolån	150 000	21.06.22	L
Nordreisa - Råisa - Raisi	LAILA AGERSBORG	Lavrisikolån	680 000	21.06.22	L
Båtsfjord	FINNMARK MAT & KULTUR-OPPLEVELSER AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 154 000	22.06.22	T
Karlsøy	REINØY SJØMAT AS	Distriktsutviklings-tilskudd	245 000	22.06.22	T
Karlsøy	REINØY SJØMAT AS	Distriktsutviklings-tilskudd	700 000	22.06.22	T
Båtsfjord	MARTIN JÆGERVAND AS	Lavrisikolån	240 000	22.06.22	L
Bardu	TROMS SKOG OG UTMARKS-SERVICE AS	Distriktsutviklings-tilskudd	400 000	23.06.22	T
Balsfjord	JØRGEN ANDREAS EINAN SLETTMO	Landbrukstilskudd	138 000	23.06.22	T
Berlevåg	BERLEVÅG MOTELL AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 300 000	24.06.22	T
Berlevåg	BERLEVÅG MOTELL AS	Risikolån og garantier	900 000	24.06.22	L
Målselv	METTE PEDERSEN ANFELTMO	Landbrukstilskudd	315 000	29.06.22	T
Målselv	METTE PEDERSEN ANFELTMO	Lavrisikolån	585 000	29.06.22	L
Karásjohka - Karasjok	SAAMI COUNCIL HEADQUARTERS	Distriktsutviklings-tilskudd	300 000	29.06.22	T
Lebesby	ORTO POLARE AS	Distriktsutviklings-tilskudd	250 000	29.06.22	T
Kvænangen	KVÆNANGEN GÅRDS-PRODUKTER AS	Landbrukstilskudd	1 000 000	30.06.22	T
Lyngen	LYNGEN RESORT AS	Distriktsutviklings-tilskudd	175 000	30.06.22	T
Lyngen	LYNGEN RESORT AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 500 000	30.06.22	T
Hammerfest	POLAR ALGAE AS	Distriktsutviklings-tilskudd	3 500 000	30.06.22	T
Hammerfest	POLAR ALGAE AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 500 000	30.06.22	T
Hammerfest	POLAR ALGAE AS	Risikolån og garantier	4 000 000	30.06.22	L
Båtsfjord	ARKTIS FISCH AS	Distriktsutviklings-tilskudd	300 000	30.06.22	T
Hammerfest	POLAR ALGAE AS	Risikolån og garantier	4 000 000	30.06.22	L
Kvæfjord	KJELL IVAR LYNNGHAUG	Landbrukstilskudd	31 000	30.06.22	T
Nordkapp	VISIT NORDKAPP AS	Distriktsutviklings-tilskudd	950 000	01.07.22	T
Salangen	KUNNSKAPSTRENING IT AS	Risikolån og garantier	1 350 000	05.07.22	G
Porsanger - Porsángu - Porsanki	SIVERT ANDREAS OLLI	Landbrukstilskudd	2 460 000	06.07.22	T
Porsanger - Porsángu - Porsanki	SIVERT ANDREAS OLLI	Lavrisikolån	4 390 000	06.07.22	L
Alta	MK EVOL AS	Distriktsutviklings-tilskudd	3 000 000	06.07.22	T
Alta	MK EVOL AS	Risikolån og garantier	1 500 000	06.07.22	L
Vadso	RUSSELAKS AS	Distriktsutviklings-tilskudd	100 000	06.07.22	T
Guovdage-aidnu - Kautokeino	TUNDRA DRONE AS	Risikolån og garantier	750 000	07.07.22	G
Sør-Varanger	DAVVIN EIENDOM AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 400 000	11.07.22	T
Bardu	TROMS SKOG- OG UTMARKS-SERVICE YNGVE HESSEBERG BRUHAUG	Lavrisikolån	250 000	12.07.22	L
Senja	BRØDRENE KARLSEN AS	Distriktsutviklings-tilskudd	307 000	13.07.22	T
Alta	BEAIVI YOGA - KATI HEIMEN	Oppstartstilskudd	30 000	14.07.22	T
Båtsfjord	APART(E)STUDIO AS	Oppstartstilskudd	375 000	14.07.22	T
Berlevåg	BERLEVÅG NÆRINGSUTVIKLING AS	Distriktsutviklings-tilskudd	500 000	25.07.22	T
Balsfjord	SPEMEK AS	Distriktsutviklings-tilskudd	675 000	26.07.22	T
Ibestad	BIO ROLLA AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 250 000	28.07.22	T
Ibestad	BIO ROLLA AS	Lavrisikolån	1 000 000	28.07.22	L
Ibestad	BIO ROLLA AS	Risikolån og garantier	1 500 000	28.07.22	L
Kvæfjord	WOLD SAMDRIFT DA	Landbrukstilskudd	200 000	04.08.22	T
Bardu	SIGRID FORSETH	Landbrukstilskudd	1 050 000	08.08.22	T
Deatnu - Tana	HAUGE FISHING AS	Lavrisikolån	5 250 000	08.08.22	L
Unjárga - Nesseby	MIETINEN EIENDOM AS	Distriktsutviklings-tilskudd	3 000 000	10.08.22	T
Unjárga - Nesseby	MIETINEN EIENDOM AS	Risikolån og garantier	5 000 000	10.08.22	L
Tromsø	TROMSØ IDRETTSLAG	Klynger og nettverk	400 000	12.08.22	T
Senja	DOLLEY AS	Oppstartstilskudd	600 000	18.08.22	T

Harstad - Hárstták	EIVIND HAUKEBØE VIK	Landbrukstilskudd	160 000	18.08.22	T
Deatnu - Tana	STINE MARIE JELTI	Lavrisikolån	3 300 000	19.08.22	L
Nordreisa - Råisa - Raisi	MORTEN RISTO	Landbrukstilskudd	2 962 000	23.08.22	T
Kvæfjord	SIGURD JOHNSEN	Lavrisikolån	9 500 000	23.08.22	L
Alta	VARGSUNDVÆRING AS	Lavrisikolån	2 300 000	24.08.22	L
Målselv	TAM AS	Distriktsutviklings-tilskudd	234 000	24.08.22	T
Nordkapp	NORDVÅGEN AS	Distriktsutviklings-tilskudd	1 500 000	25.08.22	T
Båtsfjord	TOPAS AS	Lavrisikolån	11 000 000	25.08.22	L
Tromsø	MAREALIS INNOVATION AS	Distriktsutviklings-tilskudd	674 000	25.08.22	T
Alta	OPPLEV FINNMARK AS	Distriktsutviklings-tilskudd	750 000	25.08.22	T
Nordkapp	NORDVÅGEN AS	Distriktsutviklings-tilskudd	485 000	25.08.22	T
Tromsø	MAGNA NORDGÅRD-MELANDER	Landbrukstilskudd	1 050 000	26.08.22	T
Troms og finnmark	IN Arktis	Distriktsutviklings-tilskudd	3 000 000	29.08.22	T
Lebesby	TOM-EIRIK MIKKELSEN	Lavrisikolån	1 550 000	31.08.22	L
Senja	FINNFJORD AS	Distriktsutviklings-tilskudd	20 000 000	02.09.22	T
Senja	FINNFJORD AS	Distriktsutviklings-tilskudd	20 000 000	02.09.22	T
Senja	FINNFJORD AS	Lavrisikolån	60 000 000	02.09.22	L
Tromsø	NORINNOVA AS	Distriktsutviklings-tilskudd	400 000	06.09.22	T
Tromsø	OCEANFOOD AS	Risikolån og garantier	1 500 000	07.09.22	L
Tromsø	H MYDLAND AS	Distriktsutviklings-tilskudd	800 000	11.09.22	T
Målselv	TERJE AUNE	Landbrukstilskudd	37 000	12.09.22	T
Målselv	TERJE AUNE	Lavrisikolån	70 000	12.09.22	L
Sør-Varanger	SØR-VARANGER UTVIKLING AS	Distriktsutviklings-tilskudd	175 000	12.09.22	T
Tromsø	ØYVÆRING AS	Lavrisikolån	7 000 000	19.09.22	L
Tromsø	LORENTZEN EIE AS	Lavrisikolån	2 000 000	21.09.22	L
Alta	ARNESSEN RØR AS	Klynger og nettverk	300 000	21.09.22	T
Kvænangen	HELTNORD LOKALMAT SA	Landbrukstilskudd	540 000	26.09.22	T
Kvænangen	HELTNORD LOKALMAT SA	Landbrukstilskudd	745 000	26.09.22	T
Kvænangen	HELTNORD LOKALMAT SA	Risikolån og garantier	400 000	26.09.22	L
			215 852 000		

Knapphus Energi Nord



Din energileverandør

Knapphus Energi Nord skal være din foretrukne leverandør på alle typer drivstoff/fyringsprodukter. Ad-Blue, biodiesel til transport og anlegg, alle typer mobile og stasjonære drivstofftanker.

Vi har egne automatanlegg i Lofoten og utkjørin av drivstoff og vi er leveringsdyktig i hele landet. Hos oss treffer du lokale medarbeidere som kjenner ditt nærmiljø.

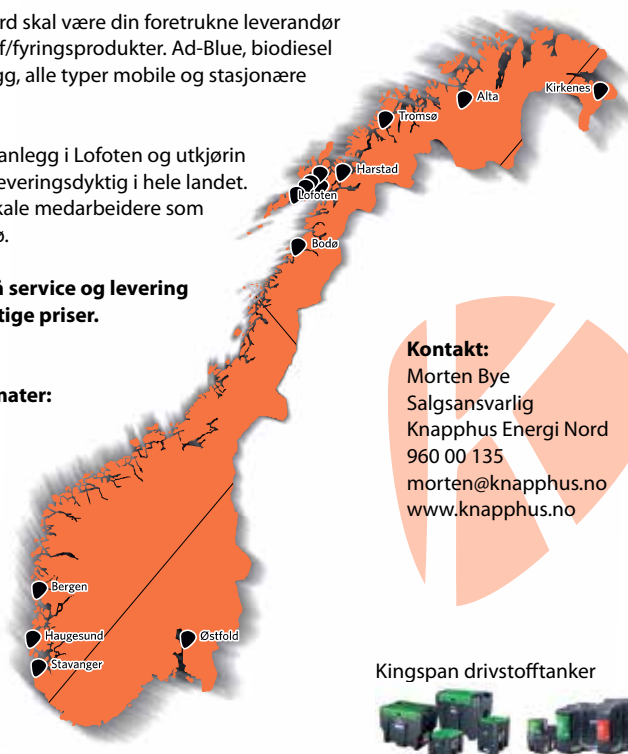
Vi skal være best på service og levering til konkurransedyktige priser.

Våre drivstoffautomater:

Harstad:
Sandtorg

Lofoten:
Kabelvåg
Klepstad
Limstrand
Strømgård
Stamsund

Kontakt:
Morten Bye
Salgsansvarlig
Knapphus Energi Nord
960 00 135
morten@knapphus.no
www.knapphus.no



Kingspan drivstofftanker



Vår transportør i nord:



Tlf. 901 93 157



J. Ersvik Graving & Transport AS feirer 25 års jubileum i 2022

J. Ersvik Graving & Transport AS feirer 25 års jubileum i år. Med mange års oppbygd kunnskap og erfaring er de godt rustet for de neste 25 år.

J. Ersvik Graving & Transport AS ble stiftet av Josef Haldor Ersvik i 1997, og har siden da stadig vokst seg større.

I tiden 1978 -1997 drev Josef først som enkeltmannsforetak. Oppstarten av aksjeselskapet var for 25 år siden, med 4 ansatte.

Oppdragene var grave og dreneringsoppdrag for klargjøring av hustomter. Oppdrag for kommunen og Statens Vegvesen var det også. Etter 6 år, i 2003 hadde bedriften allerede 5 ansatte.

Bedriften var også en av pionerene i bransjen. Som en av de første, startet J. Ersvik Graving & Transport med gjenvinning av fyllmasser.

Man så et stort behov for å ta i bruk gode masser, som den gang rett å slett ble kastet. Så i 2007 investerte bedriften i et jordsorteringsverk, som gjør at man får sortert ut det beste av massene gravd ut av tomter, og som tidligere ikke ble brukt til noe.

I dag har bedriften 12 ansatte og ordrene kommer inn i et jevnt sig. Det har liksom bare "balla på sæ". Oppdragene kommer inn med utfordrende og krevende arbeid som har gitt bedriften mange års opparbeid kunnskap og erfaring til å kunne utføre en jobb med høy sikkerhet og god kvalitet.

Bedriften utfører det meste innen graving og anleggsarbeid samt sommer/vintervedlikehold, skoging og massetransport.

Nå er vinteren snart her og da er det en del snøbrøytingsoppdrag som fyller ordrebøkene. Per i dag har bedriften mange utførte oppdrag og faste kunder.



J. Ersvik Graving & Transport tar oppdrag i Salten og omegn. Trenger du å få utført anleggsarbeid og du ønsker høy kvalitet og kundeservice vil J. Ersvik Graving & Transport være det opplagte valget.

For dem er det avgjørende med størst mulig kundetilfredshet når de utfører anleggsarbeid.

Uansett om det dreier seg om enkeltstående anleggsarbeid eller flere anleggsarbeider kan du forvente samme høye standard fra deres side.



J. Ersvik Graving & Transports tjenester:

- **Snøbrøyting**

Kjapp og effektiv snørydding med moderne snøryddingsmateriell.

- **Drenering**

God drenering rundt huset hindrer fukt- og kondensskader i grunnmuren.

- **Graving**

Har du en tomt som må klargjøres for nybygg, eller trenger du hjelp til planering av din tomt? Tar imot alle typer graveoppdrag, små som store!

- **Transport**

Transport av alle typer masser og flytting av maskiner og utstyr. Skaffer også plenjord, stein og singel ved behov.

