

**Ofofbanen er en sak for hele Nord-Norge**



Jo mer Nord-Norge står sammen, jo større gjennomslagskraft har vi, sier ordføreren i Narvik, Rune Edvardsen.

Side 10

**Gull i grønne steiner?**



Bortsett fra et par cupgull i fotball på Tromsø I. L. tilbake i forrige århundre, har det vært skrint med funn av det edleste av metaller i Tromsø. Kan dette kanskje endre seg? Johannes Holzäpfel i gruveselskapet EMX er gull-optimist.

Side 25

**Bussring - en av få**



Tidligere har det vært en rekke nordnorske buss-selskaper som har vært engasjert i rute- og busstrafikk. Nå er så å si alle borte, og Bussring er alene om å være en familieeid, betydelig nordnorsk buss-operator.

Side 22

**Lars Bremnes om versene som forsvant**



Høsten er en travel tid for Lars Bremnes. I september slapp han EP'en "Store sanger på et lite språk," med tilhørende introduksjonsturné. Nå forberedes førjulsturné med Maria Haukaas Mittet.

Side 3

## Nordnorsk transportnæring: Lav lønnsomhet



Se våre intervjuer, kommentarer, tabeller og analyser om de nordnorske aktørene og entreprenørene innenfor transport, samferdsel- og veianlegg, samt gruve- og bergverk.

Kun i Nordnorsk Rapport!

Transportnæringen har hatt store utfordringer de siste årene. Pandemi med nedstengninger, høye drivstoffkostnader og i 2023 renter som har steget kraftig. Det tærer på lønnsomheten. Det ser vi også i oversikten over de største transportselskapene i Nord-Norge.

Les mer på side 4, 5 og 6

### Krysset som bremses milliardinvesteringer

Krysset er eneste avkjørsel fra E10 til Evenes Flystasjon og den sivile flyplassen, og anses som så trafikkfarlig at det ikke kan gis brukstillatelse til nye næringsbygg i området. Store investeringer står på vent.

Les mer på side 12, 13 og 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.



"En liten revolusjon, isolert sett"

dagfinn@wdf.no Tlf. 47 23 03 85

WDF ISOLASJON



### VISINOR Vi sikrer Norge

Visinor Rehab AS har spesialkompetanse innen betong og betongrehabilitering. Høy kompetanse og lang erfaring gjør oss til ditt tryggeste valg.

Vi har utstyr for vannmeisling, betongsprøyting, diverse overflatebehandlinger, injeksjonsarbeid, forskalingsarbeid, rekkverksarbeid, katodisk beskyttelse, fugemontasje, fuktisolering, erosjonssikring, underbrulift osv.

Med ca. 45 dyktige fagfolk påtar vi oss gjerne de mest krevende jobbene, i hele Norge og Sverige.



# Samfunnsøkonomisk selvskading

■ Avkjørselen fra E10 til Evenes Lufthavn og veistrekingen opp til næringsområdet Nautå har alltid vært en smule besværlig for de kjørende, og direkte farlig for myke trafikanter: Et T-kryss i en uoversiktlig kurve i en skog i landet med mørke vintre og glatte veier kan være utfordrende for sjåfører som har ærend i flyplassområdet. For den som på strekingen må bruke apostlenes hester, kan reisen fort ende hos apostlenes mester. Her finnes verken gang- eller sykkelsti, så myke trafikanter er henvist til veiskulderen. Det er et under at det har gått bra hittil.

■ Alle er enige om at dette er trafikkarfarlig. Alle er også enige om at dette blir stadig farligere når Evenes Flystasjon etter hvert har 300 vernepliktige og 600 ansatte som ikke har alternativer

til krysset om de vil ha seg en pils eller en burger eller annet som kun tilbys i næringsområdet på andre siden av E10, 250 meter spissrotgang unna. I tillegg kommer alle flypassasjerer som ikke bruker taxi eller shuttlebuss for å ta seg til flyplasshotellet - også det i næringsområdet.

■ Statens Vegvesen har lenge vært klar over situasjonen. De har vært både klare og villige til å gjøre noe med det, men først i Statsbudsjettet for 2025 har de hatt tilgang til de 325 millioner kronene som trengs. De har likevel vært forpliktet til å gjøre holde risikoen for ulykker så liten som mulig, så inntil kryssløsningen er på plass er de måttet sette foten ned for alle prosjekter som øker trafikken over krysset. I praksis betød det å stoppe alle brukstillatelser for

nybygg på næringsområdet øst for E10 «...inntil det er etablert planfri kryssing for myke trafikanter».

■ Dette er etter krav fra Vegvesenet og nedfelt som bestemmelse i reguleringsplanen for næringsområdet.


■ Fordi prislappen for prosjektet er under en milliard skal dette ikke bevilges direkte av Stortinget, men finansieres innenfor vegvesenets årlige pott på ca 4 milliarder til «mindre investeringstiltak» landet rundt. Her har dyrtiden rammet flere pågående arbeid og det har ikke vært rom for å ta inn nye prosjekter. Dermed har næringsutviklingsprosjekter for milliardbeløp ved Evenes blitt satt på vent. Mange av disse byggeprosjektene skulle huse

tilbud som dagligvarebutikk, treningssenter, frisør, restaurant og mye annet. Slike tilbud gjør det lettere for Forsvaret å tiltrekke seg spesialistpersonellet som trengs for å bemanne en moderne kampbase som kostet mer enn 5,5 milliarder kroner å bygge og 12 milliarder å utruste - og da tar vi kun med innkjøpsprisen på P8-flyene. De sivile prosjektene skaper også arbeidsplasser for det militære personellens eventuelle partnere.

■ Statens manglende evne til å følge opp satsingen på Forsvaret med nødvendig infrastruktur, og ivareta trafikksikkerheten ved stamflyplassen til halve Nord-Norges befolkning, har en annen dyr bivirkning: En av landets største sjømatregioner har stått uten mulighet til å utvide terminalkapasiteten,

med påfølgende tap av konkurransekraft i lukrative, internasjonale markeder i Asia og Amerika. Å frakte laksen på bil videre til Bodø tar seks timer mer enn å fly den ut fra Evenes, mens bil til Gardermoen eller Helsingfors legger døgn til reisetiden. Dette er ikke godt nok i kresne markeder som lokalt reklamerer med at laksen i sushien du tilbys ble tatt opp av vannet for under ett døgn siden.

■ Å finansiere flyplasskrysset ved Evenes skaper bolyst for militære og investeringslyst for laksemilliardærer. Det er en nasjonal oppgave.

■ Å fortsatt la være, ville vært samfunnsøkonomisk selvskading. 

## Innhold

## Nr. 4 - 2024

Versene som forsvant	3	<b>Generelt</b>	
<b>Transport og samferdsel</b>		Nordnorske entreprenør og eiendomsutviklere: 6 selskap over milliarder i 2023	20
Nordnorsk transportnæring:		<b>Transport og samferdsel</b>	
Sliter med inntjeningen	4	Bussring - en av få	22
Ennå en stund før el-flyene tar av	7	<b>Bergverk og gruvedrift</b>	
Satser sammen	8	Skaland Graphite: LNS overtar igjen	23
- Ofofbanen er en sak for hele Nord-Norge	10	Nytt liv for Sultjelma?	24
Endelig er E45 på rett vei	11	Opp- og nedtur	25
Krysset som brems milliardinvesteringer	12	Gull i grønne steiner?	25
Ni år uten løsning	13	Batteriboom skaper ny interesse for Bleikvassli	27
Målselv Maskin & Transport AS:		Hyggelig inntjening	28
Nøkkelen til suksess og god inntjening	15	Mineralutvinning og gruvedrift i Nord-Norge:	
Entreprenørene i Nord-Norge:		Mest Rana Gruber – Sydvaranger på vei	29
Gikk på en smell i 2023	16	<b>Prosjekt</b>	
Gigantsmell for Consto	17	- En helt ny hverdag for oss i Nord-Troms	30
Vil ha full fart forover i det grønne skiftet	18		
Hydrogenferger i skarp rute	19		

## Vi siterer

"Triks mitt er å late som jeg har selvironi. Det er derfor jeg har flere venner enn uvenner."

- Kjetil Try, reklamemann

"Etter at man fyller 40, kan man spankulere med hendene på ryggen. Man kan begynne å sitere seg selv. Og man kan klage over at "tiden går så fort". Du kan ikke si det når du er 25."

- Thomas Seltzer, programleder og musiker

"Den som ler sist, har mistet fortennene."

- Ole Klemetsen, eksbokser

"Det er ikke arbeidsgiveren som betaler lønnen - han bare håndterer pengene. Det er produktet som betaler lønnen."

- Henry Ford, amerikansk forretningsmann og grunnlegger av Ford Motor Company (1863-1947)

## Jim-Birger

Tre hårete karer fra Hells Angels stoppet på en veikro. Inne på kroa satt en liten stakkar av en lastebilsjåfør, han Jim-Birger, og spiste kjøttkaker med grønne erter.

Våre venner fra H.A. var i dårlig humør, og begynte umiddelbart å plage lastebilsjåføren. De smurte inn hodet hans med ertestuung, o.s.v..

Lastebilsjåføren sa ingen ting og gjorde ingen ting. Etter at han hadde spist opp restene av maten sin, betalte han og gikk.

En av Englene, som var irritert for at de ikke hadde greid å provosere stakkaren, sa til kassadamen; - Det var ikke mye til kar, eller hva?

- Nei, det skal jeg hilse og si. Hun ser ut av vinduet. - Og han er visst ikke mye til sjåfør heller, for nå kjørte han over tre motorsyklar...

NORD-NORGES  
NÆRINGSLEVEN

**NORDNORSK RAPPORT**

ISSN 2535-793X

### UTGIVER REDAKSJON

**Utgiver**  
Nordnorsk Rapport AS

**Ansvarlig redaktør**  
Dag Danielsen

Tlf. 48 42 94 72  
dag@nnrapport.no

### Journalister

Edd Meby  
Bjørn Tore Bjørsvik  
Knut Ørjasæter

### ANNONSER GRAFISK PRODUKSJON

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

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

**Trykk**  
Amedia Trykk, Lillestrøm

### ABONNEMENT ADRESSE

**Abonnement**  
Tlf. 40 03 74 00  
abo@nnrapport.no

Årsabonnement  
kr 1700,- pr. år

**Postadresse**  
Mikael Olsensveg 52,  
9022 Krokeldalen

**Forretningsadresse**  
Styrmannsveien 13,  
9014 Tromsø

**Hjemmeside**  
www.nordnorskrapport.no

# Versene som forsvant

## White Christmas, det originale førsteverset:

"The sun is shining, the grass is green,  
The orange and palm trees sway.  
There's never been such a day in  
Beverly Hills, L.A.  
But it's December the twenty-fourth,  
And I am longing to be up North."

**Høsten er en travel tid for Lars Bremnes. I september slapp han EP'en "Store sanger på et lite språk," med tilhørende introduksjonsturné. Nå forberedes førjulsturné med Maria Haukaas Mittet.**

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

"Store sanger..." inneholder et knippe klassiske sanger fra hva Lars kaller "Det store verdensreportoaret," inkludert "All The Things You Are", "All Of Me" og "Autumn Leaves," for å nevne noen. Og han gjør dem på nordnorsk.

- Du er tøff som tør å gjøre så annerledes versjoner av så kjente sanger, som du gjør på nyplata "Store sanger på et lite språk." Dette er sanger folk ofte har et nært forhold til.

- Det er litt av idéen! Det har vært en liten skriveøvelse for meg, tenke; hvordan ville disse berømte sangene fra det store verdensreportoaret høres ut på nordnorsk? Ikke bare om de var oversatt, men hvis de var skrevet i et annet land, under en annen himmel? Samtidig har det vært en måte å utvide spekteret av nordnorsk sangpoesi på, en Tour de Force for meg som tekstforfatter. Målet har vært at folk skal føle at disse sangene ikke er gjendiktet, men noe som kunne vært sagt i Tromsø eller i Svolvær!

### Barn av pandemien

- Det hele oppstod under pandemien. Hele verden stod stille og vi var alle på bortebane. Studioene stod tomme, det var bare oss tre, Bernt Rune Stray, Anders Engen og jeg. Vi gikk der og passet på å holde avstand i de tomme lokalene. Musikerne har spilt, tatt opp og sammen har vi produsert. Og sånn høres det også ut, intimt og nedstrippet. Det ble liksom litt til mens vi holdt på, sier han ettertenksomt.

- Det som er fint med litt eldre sanger er at de hadde en annen form den gang. Man tok seg tid til skikkelige vers, refrenget kom langt uti. Ikke som nå, når hitformelen forlanger at refrenger kommer så tidlig som mulig for å tekkes utålmodige konsumenter.

### Gjemte vers

- Flere av disse sangene, sier han med adresse til sangene på plata, - har vers som ikke var med på originalinnspillingene, vers som mange ikke visste om. "All of me," for eksempel. Han tillater seg en liten digresjon.

- Av og til ville versene som ikke ble med endret helt hvordan vi oppfatter sangen. Som eksempel bruker han en sang han selv ikke har spilt inn; "White Christmas."

- Sangen hadde opprinnelig et førstevers som forteller hvor den ble til, at Irving Berlin satt på et varmt hotellrom i California og drømte om en snøfylt jul. Sangen blir ikke helt den samme med det førsteverset, ler han.

- Kanskje det skulle være tittelen på denne artikkelen, "Versene som forsvant?"

### - Redningsplanke

Ikke alt de tre musikerne kreerte i øde studioer under pandemien har funnet veien til selve plata.

- Vi har mer på lur, men da må vi ha rettighetene på plass. Det er en stor jobb i seg selv, forteller Lars.

- For meg var det en redningsplanke å få jobbe med disse flinke musikerne i pandemitiden, sier han, og lar det skinne gjennom at produksjonsvolum ikke alltid er et mål i selv.

- Av og til trenger man at noen kommer utenfra og gir innspill på ting man har sittet alene og jobbet med. Jeg kjenner på en enorm takknemlighet for at de ville være med på denne reisen.

### Ny turné nest måned

Apropos reiser, så skal legger Lars ut på reise "med en dame fra Senja" i slutten av neste måned.

- Ho Maria og æ, ja Maria Haukaas Mittet presiserer han, - skal ut på en førjulsturné. Han forteller at konserten de har satt sammen tar utgangspunkt i albumet "Ringe inn" som de ga ut i 2021, en god miks av egen-skrevne låter, noen kjente julesanger som "Kimer, i klokker," og en versjon av Alison Krauss "Get Me Through December," her gjendiktet til "Hjelp mæ med desember."

- Ikke alle er like typiske julesanger. Du vet, jula samler så mange ting, mørketid, nisser og Jesus. Den kan ses på som en



Lars Bremnes er ute med ny plate. (Promobilde)



I slutten av november drar Maria Haukaas Mittet og Lars Bremnes ut på førjulsturné. (Promobilde)

god samlingstid, hvor alle disse tingene kan komme sammen.

### Lager møteplass

- Både Maria og jeg er glad i de gamle julesangene, så dette handler om sangglede. Jeg liker også den klassiske fortellingen om Jesu fødsel, fortellingen om håp, om at den minste skal bli den største... Men konserten

inneholder også en moderne julefortelling om hvordan en gud fødes i et parkeringshus, smiler han.

- Det er fint med jula. Jeg har masse egne, gode juleminner fra oppveksten i Svolvær. Og med konserten ønsker vi å lage en god møteplass for folk, sier han. - Men ikke for rituell. ▶▶

## Kort om Lars

Musiker, poet og tekstforfatter Lars Bremnes er oppvokst i Svolvær og bror av Kari Bremnes og Ola Bremnes.

- Lars har gitt ut en rekke album og ble i 1994 nominert til Spellemannprisen for utgivelsen "Stjernesukkertøy."
- For albumet "Soløye," som han laget sammen med søsknene Kari og Ola, fikk han Spellemannprisen 2000.
- I 2006 fikk han Spellemannprisen for soloalbumet "Hjertekaptein." Sammen med broren Ola fikk han Prøyseprisen i 2009.

Vinteren 2018 deltok Lars i TV2's musikkprogram «Hver gang vi møtes». Her møtte han Maria Haukaas Mittet. Deres musikalske veier fant hverandre og ledet til suksesssturnéen «Viser på veien» som gjennom 2019 fylte nesten 50 utsolgte hus landet rundt. I 2021 ga de ut julealbumet "Ringe inn" sammen.

I september i år kom Lars ut med ny plate: "Store sanger på et lite språk."

Kilder: Wikipedia/Larsbremnes.no



## ALT INNEN LOGISTIKK

<b>TOTALE LOGISTIKKLØSNINGER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Spesialtransporter (bred, lang, høy)</li> <li>• Faste ukentlige ruter (Vestlandet - Oslo - Alta - Hammerfest)</li> <li>• Bulkrelaterte transporter</li> <li>• Stort nettverk langs hele norskekysten</li> <li>• Lager inne/ute</li> <li>• Dypvannskai (ISPS Godkj.)</li> <li>• Rådgivning</li> <li>• Personell/material koordinatører</li> <li>• ADR transporter</li> </ul>	<b>KRANVIRKSOMHET</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Mobilkraner 20 - 60 tonn</li> <li>• Havnekraner</li> <li>• Lastebilkranner</li> <li>• Løftesystemer</li> </ul>
<b>NYHETER</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Nå også containertransport med sidelaster inntil 30 tonn!</li> <li>• Vi tilbyr budbil/ følgebil</li> </ul>	

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



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



# Nordnorsk transportnæring: Sliter med inntjeningen

**HURTIGRUTEN-GRUPPEN:** Drifter Bergen-Kirkenes sambandet. I tillegg tilbyr de ekspedisjonsreise gjennom Hurtigruten Expeditions (HX). HX går utover de vanlige turistmålene og tar deg med til fjerntliggende samfunn og steder som sjelden blir besøkt. Her fra Galapagos. Foto: Hurtigruten

**Transportnæringen har hatt store utfordringer de siste årene. Pandemi med nedstengninger, høye drivstoffkostnader og i 2023 renter som har steget kraftig. Det tærer på lønnsomheten. Det ser vi også i oversikten over de største transportselskapene i Nord-Norge.**

## Av – Knut Ørjasæter

Den nordnorske transportbransjen består av mange ulike typer virksomheter. Det innbefatter alt fra hurtigrutevirksomheten til Hurtigruten-konsernet og Havila-konsernet, til flytransport, busstransport, sjøtransport, hurtigbåt, godstransport, spedisjon og terminaler. En lang kystlinje, spredt bosetting og ditto spredt næringsliv der fiske og oppdrett gjør transportnæringen til en av de viktigste næringene i nord. Ser en på utviklingen over flere år har mange av de største lokale nordnorske virksomhetene som har drevet med passasjertransport med buss og hurtigbåt forsvunnet. De er blitt kjøpt opp/overtatt og kommet inn større konstellasjoner som operer nasjonalt.

Dette har også ført til at flere av de

største transportoperatørene har flyttet hovedkontorene sine ut av Nord-Norge. Det kan derfor stilles spørsmål om en skal kalle selskapene nordnorske selv om en svært betydelig del av virksomheten fortsatt er i Nord-Norge. Dette gjelder eksempelvis de to selskapene som opererer hurtigrute/kystruten mellom Bergen og Kirkenes, Silk Topco AS holder til i Oslo og Havila Kystruten AS har hovedkontor i Fosnavåg. Widerøe er blitt en del av Norwegian-konsernet, men operer som en selvstendig enhet med hovedkontor i Bodø.

### 40 prosent tapte penger i 2023

Generelt er transportbransjen preget av små fortjenestemarginer. De fleste av de store transportselskapene sitter igjen med lommerusk etter at alle kostnader og skatt er betalt. Videre er også bransjen

preget av forholdsvis store investeringer i anleggsmidler/aktiva der mye er lånefinansiert. Det gjør dem sårbare for hopp i renter som vi har sett de siste året.

Av selskapene vi har i vår oversikt tapte 40 prosent penger i fjor. De fleste påpeker høye driftskostnader og renter på vei opp som viktige årsaker.

Det er likevel en rekke selskaper som klarer å levere positive tall år etter år. På denne listen finner vi Torghatten Nord AS, Saltens gruppen AS, LKAB Norge og flere shippingselskaper.

### Positivt driftsresultat for Havila Kystruten

I slutten av august la Havila Kystruten frem resultatene for andre kvartal 2024. En milepæl var nådd. Etter en ganske trøblete oppstart med pandemi og forsinket levering av skip kunne ledelsen melde at selskapet hadde begynt å tjene penger på driften.

De siste kvartalstallene viste økte inntekter og et positivt driftsresultat for første gang i selskapets historie. Driftsresultatet for andre kvartal endte på 58,4 millioner kroner i pluss. I samme periode i fjor var driftsresultatet på minus 15 millioner.

Havila Kystrutens driftsinntekter i andre kvartal 2024 var 369 millioner kroner,

mot 172 millioner kroner i samme periode i fjor. Havila Kystruten drifter fire av skipene på den historiske kystruten mellom Bergen og Kirkenes.

Første halvår 2024 var inntektene 662 millioner kroner, opp fra 289 millioner kroner året før. Det er mer enn en dobling. I halvårsrapporten trekker ledelsen frem vekst både grunnet høyere belegg og økt gjennomsnittlig lugarinntekt. I forbindelse med offentliggjøringen av 2. kvartalstallene uttalte administrerende direktør Bent Martini i Havila Kystruten:

- Det er veldig gledelig å kunne vise til et positivt driftsresultat. Det er viktig for selskapet og selskapets eiere at vi har kommet dit etter en utfordrende start på Havila Kystrutens historie, sier Martini.

- Det er naturligvis positivt at vi ser en økning på inntektssiden og at vi har et høyere belegg. Det viser at vi har et produkt som flere får øynene opp for, samt at vi har klart å levere et godt produkt til de som har vært på reise med oss. Vi opplever at mottakelsen fra både kystbefolkningen og våre passasjerer er veldig positiv.

- Dette gir oss troen på både økt salg og belegg inn mot neste år. Også fordi prisene vi har operert med i år har vært påvirket av billettsalg fra tidligere år og ombookinger til samme pris ved kanselleringene vi hadde i forbindelse med forsinket levering av våre to siste skip.

## VI ER STOLT LEVERANDØR AV KJENTE MERKEVARER SOM:

- Lazer Lamps
- TyriLights
- BriodLights
- Hella
- OZZ Lights
- Juluen
- 911 Signal
- Lucidity
- Philips, piala
- ECCO



NORGES STØRSTE LEVERANDØR AV:

**ARBEIDSLYS | VARSELLYS | EKSTRALYS**

www.verne.no

Norges største leverandør av varsellys, arbeidslys og ekstralys!



**NORDCON**  
TLF.: 21 52 52 50  
WWW.NORDCONTAINER.NO

Det gode andrekvartalet gjør at driftsresultatet så langt i år også ender i pluss. For første halvår rapporterer dermed Havila Kystruten et positivt driftsresultat på 41 millioner kroner, mot minus 111 millioner kroner i samme periode i fjor.

I andre kvartal hadde Havila Kystrutens flåte en operasjonell oppetid på 94 %.

### Havila Kystruten (i 1000 NOK)

	2. kvartal 2024	1. halvår 2024
Sum driftsinntekter	369.326	662.182
Driftsresultat	58.360	40.821
Resultat etter skatt	-99.293	-457.587

### Statlig milliardstøtte - kort oppsummert

Staten kjøper sjøtransporttjenester på

strekningen Bergen-Kirkenes for å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt eller regionalt fra havn til havn, og godstransport mellom Tromsø og Kirkenes.

I 2017 utlyste Samferdselsdepartementet en konkurranse om leveranse av sjøtransporttjenester på strekningen Bergen-Kirkenes for perioden 2021-2030.

Departementet lyste ut tre delkontrakter med til sammen 11 ruter. En delkontrakt med fire ruter ble tildelt til Havila Kystruten AS, mens Hurtigruten ble tildelt to delkontrakter med henholdsvis tre og fire ruter. Det betyr at hver rute seiles hele veien tur-retur Bergen-Kirkenes. Alle havner på ruten skal betjenes daglig.

Forts. neste side

### De største transportselskapene i Nord-Norge

Selskap	Hovedkontor	Daglig leder/kontaktperson	Driftsinntekter				Årsresultat				Antall ansatte	Virksomhet	Fortjenestemargin 2023
			2023	2022	2021	2020	2023	2022	2021	2020			
1 SILK TOPCO AS (Hurtigruten *)	Oslo	Daniel Andreas Skjeldam/Gebhard Rainer/Hedda Felin	655 564 *)	576 501 *)	222 670 *)	268 737 *)	-295 979 *)	-205 421 *)	-282 015 *)	-163 698 *)	3 534	Kysttransport med passasjerer/gods og cruise	-45,0
hvorav Hurtigruten Sjø AS	Kirkenes	Jonas Wessel	712 866	819 783	595 311	559 867	1 757	5 160	-28	-57	1 404	Bemanning av kystrute med passasjerer	0,2
2 WIDERØE AS (eid av Norwegian)	Brønnøysund	Tore Kristian Jenssen	6 182 229	5 702 735	4 624 271	i.a.	-238 210	-17 287	71 282	i.a.	3 500	Luftrtransport, eid av Norwegian	-3,9
hvorav Widerøe Flyveselskap AS	Bodø	Tore Kristian Jenssen	5 432 771	5 065 968	4 237 292	3 613 257	-113 865	-63 387	25 751	-145 071	1 167	Luftrtransport med passasjerer	-2,1
Widerøe Ground Handling AS	Bodø	Marius Myhre	1 368 926	1 207 978	857 855	837 729	-2 281	2 010	-2 078	-10 173	1 886	Andre tjenester tilknyttet luftrtransport	-0,2
3 TORGHATTEN GROUP AS (eid av private investeringfondet EQT)	Brønnøysund	Jan Volsdal	5 739 395	5 739 395	i.a.	i.a.	103 872	107 402	i.a.	i.a.	1 250	Innenlandske kystruter med passasjerer, ferger og hurtigbåter	1,8
hvorav Torghatten Nord AS	Tromsø	Marius Martin Hansen	2 100 907	1 951 674	1 776 704	1 738 699	191 276	114 284	241 795	251 840		Innenlandske kystruter med passasjerer	9,1
T-Finans AS	Brønnøysund	Grete Rekkebo Brovoll	190 683	149 738	159 857	129 486	79 024	53 562	65 792	51 420		Transport/passasjertransport	41,4
4 BOREAL SJØ AS **)	Hammerfest	Steinar Johan Mathisen	2 379 481	2 386 842	1 921 299	1 653 010	-13 318	-27 383	22 234	86 478	845	Innenlandske kystruter med passasjerer	-0,6
5 SALTENS GRUPPEN AS ***)	Bodø	Anders Mjaaland	1 199 392	1 110 474	947 764	779 157	36 643	13 256	28 012	16 369	831	Rutebil og godstransport	3,1
hvorav SB Transport AS	Bodø	Ståle Andre Indregård	184 001	207 052	197 361	171 545	702	-8 630	1 530	4 391	65	Godstransport	0,4
Nordlandsbuss AS	Bodø	Anders Mjaaland	358 324	330 521	196 267	102 239	11 516	9 109	2 758	-9 751	397	Rutebil og godstransport	3,2
Wiiks Transport AS	Skibotn	Arngrim Kiil Molberg	125 563	123 890	126 763	121 643	-1 297	-2 010	329	4 593	48	Godstransport	-1,0
6 LKAB NORGE AS (del av svenske LKAB konsernet)	Narvik	Marit Waleniussen	1 025 183	1 138 587	1 023 693	1 033 181	53 003	36 406	53 711	60 741	179	Lasting/lossing av jernmalm fra LKABs gruver i Sverige, samt sjøtransport	5,2
7 LNS OCEAN AS (del av LNS konsernet)	Longyearbyen	Frank Robert Jakobsen	585 510	474 804	192 621	i.a.	-9 413	8 982	-12 517	i.a.		Tank transport og lager	-1,6
8 M3 CARGO AS	Lakselv	Fred Willy Persen	436 543	367 134	211 694	145 505	10 072	7 487	5 195	3 374	16	Luftrtransport med gods	2,3
9 REISELIV HOLDING AS	Tromsø	Kristian Høydal	398 517	99 320	i.a.	i.a.	-85 716	-24 901	i.a.	i.a.		Transport av turister og tur opplevelser	-21,5
10 HOLMØY MARITIME AS/Holmøy Holding AS	Sortland	Kay-Arne Nygård	315 814	283 896	198 257	123 333	-2 605	6 274	12 469	4 349	26	Servicehavner der en bl.a. tilbyr frysetjenester, lagerhotell, kai og bunkers	-0,8
11 EIMSKIP NORWAY AS (inkl. terminalvirksomhet)	Sortland	Lara Konradsdottir	303 159	464 244	369 479	299 807	81 786	18 765	87 129	7 039	15	Utenriks sjøfart og spedisjon med gods	27,0
12 HK CREW AS (del av Havila Kystruten AS med hovedsete i Fosnavåg)	Hammerfest	Bent Martini	287 982	206 075	63 410	8 929	-1 004	18	-67	-1	628	Bemanning av innenlandske kystruter med passasjerer	-0,3
13 PH INVEST HERØY AS	Herøy	Jonny Hanssen	228 863	200 137	172 246	155 417	33 005	28 156	24 057	22 063		Sjøtransport	14,4
hvorav Steinar Olaisen AS (også med Nova Sea AS som deleier)	Herøy	Arnt Erling Paulsen	142 307	115 295	154 716	155 417	18 260	14 232	19 768	22 037		Innenriks sjøfart med gods	12,8
14 HOKLAND HOLDING AS	Harstad	Petter Karlsen Borgen	ikke levert tall for 2023	323 792	244 438	257 926	ikke levert tall for 2023	-2 770	3 462	19 066	114	Innenriks sjøfart med gods	i.a.
hvorav Seaworks AS	Harstad	Geir-Olav Skogstad	217 528	249 058	227 688	222 214	15 754	-8 511	4 368	13 947	118	Innenriks sjøfart med gods	7,2
15 STRAND SHIPPING AS	Mo i Rana	Tor Andre Engø	201 102	222 178	144 836	103 232	18 809	35 384	22 704	7 282	10	Skipsmegling/sjøtransport	9,4
16 TROMSØ TAXI AS	Tromsø	Kjetil Jarle Johnsen	199 802	183 066	149 255	133 749	642	2 231	1 695	1 104	40	Drosjer/persontransport	0,3
17 NORSEA POLARBASE AS (del av Wih. Wilhelmssen gruppen)	Rypefjord	Jeanette Moland	172 072	211 104	249 403	225 365	7 823	28 668	44 214	35 752	67	Forsyningsbase	4,5
18 NORDTRAFIKK AS	Sortland	Jørgen Sollie	ikke levert tall for 2023	161 826	147 607	138 960	ikke levert tall for 2023	-12 118	-4 080	-2 127	120	Spedisjon, terminal og transporttjenester	i.a.
19 K. SIMONSEN HOLDING AS	Harstad	Kenneth Simonsen	153 808	144 012	i.a.	i.a.	-12 219	2 224	i.a.	i.a.	75	Godstransport på vei	-7,9
20 SVALBARD LUFTHAVN AS	Longyearbyen	Ragnhild Kommisrud	148 945	151 901	100 747	90 670	20 583	-65 591	-2 665	-1 749	29	Tjenester tilknyttet luftrtransport	13,8
21 MO INDUSTRISTRANSORT AS	Mo i Rana	Nils Harald Øyjord	148 660	147 548	127 792	114 240	5 088	8 221	6 358	4 594	116	Lager/gods	3,4
22 NL BRØNNBÅT AS (del av Norlaks gruppen)	Stokmarknes	Inge Harald Berg	138 947	94 297	79 083	7 263	7 447	1 885	6 048	-1 253		Rederivirksomhet med transport for fiskeri- og havbruksnæringen	5,4
23 NORDLAKS TRANSPORT AS (del av Norlaks gruppen)	Stokmarknes	Inge Harald Berg	133 103	120 222	28 885	70 529	9 511	9 975	-15 728	16 190		Innenriks sjøfart med gods	7,1
24 MEYERSHIP AS	Mo i Rana	Leif Olav Sagen	132 923	133 982	139 320	115 390	2 718	3 081	-7 623	1 463	70	Spedisjon	2,0
25 RASMUSSEN TRANSPORT AS	Napp	Roger Arne Rasmussen	124 623	120 948	99 404	79 889	6 910	5 567	-220	-2 453	45	Gods og varetransport	5,5
26 TROMS TAXI AS	Tromsø	Ørjan Nyborg Myrland-Stensby	119 424	103 833	99 174	79 553	2 943	2 071	1 274	727	9	Drosje og persontransport	2,5
27 BUSSRING AS	Tromsø	Thorbjørn Johansen	117 006	127 841	68 525	71 309	-4 174	9 720	-2 769	-1 760	136	Turbil transport	-3,6
28 INGOLF THUNE AS	Bjerkvik	Steinar Thune	113 291	162 617	114 610	101 176	3 033	15 307	4 257	1 155	94	Godstransport på vei	2,7
29 POLE POSITION LOGISTICS AS ****)	Longyearbyen	Trond Strugstad	79 651	103 771	134 377	49 703	2 550	7 726	6 054	2 361	40	Spedisjon	3,2

Kilde: Forvalt og selskapene

Fortjenestemargin er beregnet som årsresultat i prosent av samlede driftsinntekter

i.a. = ikke aktuelt  
\*) tall i EUR

\*\*) del av Boreal/Valhall Topco konsernet, med sete i Stavanger og franske eiere, og 4,3 milliarder kroner i konsernomsetning

\*\*\*\*) i tillegg til transport drives også avfallhåndtering via datterselskapet Østbo AS

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



## Vi tilbyr det meste av graving og anleggsarbeid, sommer- og vintervedlikehold, skoging og massetransport.

**Snøbrøyting:** Kjøpp 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? Vi tar imot alle typer graveoppdrag!

**Transport:** Transport av alle typer masser og flytting av maskiner og utstyr. Skaffer også plenjord, stein og singel ved behov.

**J.ERSVIK**  
Graving & Transport AS

Tlf.: 41 65 70 01 • Ersvik • 8050 Tverrlandet • www.jersvik.no

### Alt innen transport:

- Kjøring
- Spesialtransport



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



**HAVILA KYSTRUTEN:** Første halvår 2024 var inntektene 662 millioner kroner, opp fra 289 millioner kroner året før. Det er mer enn en dobling. I halvårs-rapporten trekker ledelsen frem vekst både grunnet høyere belegg og økt gjennomsnittlig lugarinntekt. Foto: Dag-Håvard Danielsen

Forts. fra forrige side

De to leverandørene har inngått en samarbeidsavtale som skal sikre at oppdraget gjennomføres til det beste for brukerne av transporttjenestene på kyststruten, og at tjenesten fremstår så enhetlig som mulig. Avtalen innebærer blant annet enighet om felles ruteplan og gode løsninger for reiseinformasjon og billett kjøp. Dette skal bidra til at kystrutetilbudet oppleves som enkelt og effektivt både for passasjerer og godstransportører.

Avtalene er inngått for perioden 2021-

2030 med en opsjon om å forlenge avtalen med ett år. Den totale kontraktsummen er på til sammen 788 millioner kroner i året (2018-kroner). Dette er gode penger for både Havila og Hurtigruten. Over hele perioden blir det vel 8 milliarder kroner.

Dette er en type støtte som måtte godkjennes og ble godkjent av EØS-tilsynet/ESA. Det ble den etter at staten åpnet for konkurranse om rutene mellom Bergen og Kirkenes. Nå med Hurtigruten og Havila som konkurrenter/operatører.

### Hurtigruten henger etter

Hurtigruten Group er den andre operatøren som har avtale med Samferdselsdepartementet. Avtalen ble inngått i 2021. Åtte skip brukes for å drifte sambandet og oppfylle avtalen.

Hurtigruten-gruppen driver i tillegg ekspedisjonscruise gjennom Hurtigruten Expeditions (HX) utover drift av Bergen-Kirkenes sambandet. Dette omfatter blant annet cruise til arktiske områder. HX går utover de vanlige turistmålene og tar deg med til fjerntliggende samfunn og steder som sjelden blir besøkt.

Hurtigruten-gruppen er i ferd med å fullføre adskillelse av de to virksomhetsområdene i hurtigruten og HX som gjennomfører ekspedisjonscruise. Adskillelse mellom Hurtigruten og HX var en prosess som startet i 2021, der en venter at fullstendig operasjonell og juridisk adskillelse vil skje i november 2024. I sommer gikk også den mangeårige sjefen Daniel Skjeldam fra borde. Inn som ny sjef er Gebhard Rainer.

### Måtte refinansiere

Hurtigruten er den delen som omfattes av avtalen med Samferdselsdepartementet. Selskapet sliter med innbetalingen og har fortsatt store underskudd på drift og virksomheten totalt. Dette medførte blant annet at gruppen i desember i fjor måtte gå til bankene for å hente inn mer penger.

I en ny lånepakke inn-

gikk nye lån på brutto 279 millioner euro eller vel 3,3 milliarder kroner. Dette inkluderer innfrielse av leasinggjeld og et midlertidig lån. Netto ny likviditet var over 2 milliarder kroner. I tillegg ble renteforfall på 53 millioner euro pluss på lånene istedenfor å betales. Denne refinansieringen skjedde bare et knapt år etter at selskapet forrige gang forlenget og tok opp nye lån for vel 10 milliarder kroner.

Ser en på tallene for andre kvartal i år har Hurtigruten Group økt omsetningen med 159,5 millioner euro. Det er en økning på 4,7 millioner euro eller 3 prosent sammenlignet med samme periode året før.

Driftsresultatet for andre kvartal ble i overkant av minus 24 millioner euro, altså i underkant av 300 millioner kroner der Havila Kystruten var nær 60 millioner kroner i pluss. I andre kvartal i 2023 var driftsresultatet 70,5 millioner euro eller over 800 millioner kroner.

### Hurtigruten Group (i 1000 Euro)

	2. kvartal 2024	1. halvår 2024
Sum driftsinntekter	159.473	346.817
Driftsresultat	-24.115	-32.541
Resultat etter skatt	-52.050	-127.326

### Håper på 2025

Ved utgangen av august hadde Hurtigruten Group 571 millioner euro i forhåndsbestilte billettinntekter for avganger i 2024, sammenlignet med 562 millioner euro for avganger i 2023. Det er en økning på 1,6 %.

For 2025 ser konsernet økt interesse for turene gruppen tilbyr. Ved utgangen av august hadde Hurtigruten Group booket 216 millioner euro for 2025-avganger sammenlignet med 176 millioner euro for 2024-avganger. Det tilsvarer en økning på 22,7 %.

Veksten i 2025-bookinger og strategiske initiativ iverksatt tidligere i år håper ledelsen skal kunne få gruppen over den vanskelige finansielle situasjonen gruppen er i. Vi ser for oss en fisjon og børsnotering på litt sikt etter at virksomhetene i gruppen endelig er ferdig med operasjonell og juridisk adskillelse ved utgang av året.

### SISTE:

Det internasjonale finansstidskriftet Bloomberg melder om at kreditorene er i ferd med å overta Hurtigruten Group. Selskapet har ikke klart å oppfylle forpliktelser og vilkår långivere har satt. På papiret tviholder nok dagens eier på eierskap. Vilårene for fortsatt mottak av statlig støtte til driften skal opprettholdes og da blir det trolig vanskelig om Hengar & Co byttes ut. God butikk er Hurtigruten ikke.

www.hebra.no

# HEBRA AS

## STÅLRØR CASING - TUBING

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

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

**Kontakt oss for pris og leveringstid.**

#### Landtransport

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



#### Spesialtransporter

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



#### Magne Leinan

Prosjekt  
Mob: +47 48 44 76 20  
E-post: magne@nnsped.no

#### Terje Dypvik

Daglig leder  
Mob: +47 91 69 90 05  
E-post: terje.dypvik@nnsped.no

#### Sjøtransport

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



#### 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.

**nordnorsk**  
**SPEDISJON**

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

#### Flyfrakt

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



#### Spedisjon og fortolling

Effektive grensepasinger er en forutsetning for effektive internasjonale transporter!



#### Kjell Norbakken

Speditør  
Mob: +47 46 64 19 00  
E-post: kn@nnsped.no

#### Bjørn Norbakken

Speditør  
Mob: +47 47 71 80 07  
E-post: bjorn@nnsped.no

Det nordnorske flyselskapet er en interessant partner for selskapene som nå utvikler morgendagens regionale fly. Foto: Widerøe

## Det er fortsatt mange utfordringer og usikkerhet knyttet til utvikling av fossilfrie fly.

Av – Edd Meby

Widerøe har de siste fem årene jobbet sammen med internasjonale flyprodusenter for å skape fremtidens fly. I 2019 inngikk selskapet en avtale med Rolls-Royce om utvikling av utslippsfrie fly. Widerøe skal fornye sin flåte og hadde tidligere som mål at store deler av flyflåten skulle være elektrisk innen 2030.

Tidligere direktør i Widerøe, Stein Nilsen, sa til NRK i 2021:

– Den teknologiske utviklingen som skjer nå kan gjøre det mulig å få fly uten utslipp med over 30 passasjerer innen 2030.

Det tidsaspektet gjelder ikke lenger.

### Ting tar tid

Widerøe opplyser nå til Nordnorsk Rapport at selskapet har som mål å innfase et fossilfritt alternativ til dagens kortbaneflåte i løpet av andre halvdel av 2030-tallet og at resten av flyflåten er fossilfri tidlig på 2040-tallet. I en e-post skriver Widerøe Zero: «Det er fortsatt usikkert hva produsentene kan få til og hvilke løsninger som kommer når. Vi tror at batterielektriske fly med inntil ni seter kan komme før 2030, men disse kan ikke fullt ut erstatte dagens kortbaneflåte. De kan allikevel være viktige for å drive frem den teknologiske utviklingen. Større regionale fly med flere seter og lenger rekkevidde tror vi kommer noe senere, og de vil sannsynligvis være hydrogenelektriske.»

### Utslipp

Widerøe følger utviklingen nøye gjennom datterselskapet Widerøe Zero. Vi har direkte



# Ennå en stund før el-flyene tar av

dialog med en rekke produsenter og startups. Kjente produsenter som Embraer, Airbus, og ATR har store ambisjoner om å ta frem regionalfly med ny fremdriftsteknologi. I tillegg er det en lang rekke av nye og mindre selskap som Widerøe følger tett.

Samtidig, som beskrevet over ser vi også at det skjer mye spennende innenfor bærekraftig drivstoff (SAF). Dagens flyteknologi er sertifisert for inntil 50 prosent, men det forventes at dette kan

øke til 100 prosent innen 2030. Dagens SAF er primært basert på gjenbruk av matolje og slakteavfall og det kan gi inntil 80 prosent utslippsreduksjon, mens morgendagens såkalte «e-fuel» vil gi inntil 99 prosent utslippsreduksjon. Det kan således være flere veier til utslippskutt.

### Interessant partner

Det er fortsatt mange utfordringer og usikkerhet knyttet til utviklingen av fossilfrie fly.

Det er uklart når den nye teknologien er moden og ferdig sertifisert, samt hvilke operative egenskaper de nye flyene kan ha i form av rekkevidde, krav til banelengde, setekapasitet og så videre. Det som er klart er at Widerøe må fornye en aldrende flyflåte, og betjener mange korte ruter som er godt egnet for elektrifiserte fly. Derfor er Widerøe en interessant partner for selskapene som skal utvikle morgendagens regionale fly. Widerøe er imidlertid ikke en

flyprodusent, og må innrette seg etter den utviklingen som kommer. Det kan ta kortere eller lengre tid enn hva som ligger til grunn i våre planer, og vi er derfor forberedt på at planene må tilpasses underveis. Det er fortsatt usikkert hva produsentene kan få til og hvilke løsninger som kommer (derav også hva de vil kreve av infrastruktur samt kostnad).



## 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 er offensive med en tydelig ambisjon og klar strategi for å opprettholde vår sterke markedsposisjon i et utfordrende marked.

Vi har stor kapasitet og er hele tiden på jakt etter nye oppdrag.



Møllerhaugvn. 28 • 9322 Karlstad  
Tlf.: 77 83 28 80 • www.mmt-as.no





Administrerende direktør Ulf Pettersen i Kymar Group AS og daglig leder i Akselsen Engineering AS, Andreas Frivåg sammen under energimessen ONS i Stavanger nylig. Foto: Edd Meby

## Fakta: Akselsen Engineering AS

**Adm. dir.:** Andreas Frivåg  
**Styrets leder:** Andreas Frivåg  
**Omsetning:** 29 millioner kroner i 2022

Etter å ha utviklet og levert fartøyer for den mindre fiskeflåten i en årrekke, endret Akselsen Mekaniske AS kursen og startet produksjon og leveranse av dieselaggregater. Selskapet endret også navn til Akselsen Engineering AS. Bedriften produserer fremdeles aggregater ved sitt verksted og leverer anlegg for blant annet sykehus, flyplasser, oppdrettsanlegg, forskningsstasjoner og forsvarsinstallasjoner.

## Fakta: Kymar Group AS

**Adm. dir.:** Ulf R. Pettersen  
**Styrets leder:** Ulf R. Pettersen  
**Omsetning:** 133 millioner kroner i 2023

Datterselskapet Kymar består opprinnelig av to selskaper som er slått sammen. Elektromek AS ble etablert i Moss i 1945. Det andre selskapet ble etablert av ASEA – Per Kure. I 2009 ble disse to selskapene kjøpt av Lønne Skandinavia og fusjonert sammen med navnet Lønne Service. Navnet ble i 2015 endret til Kymar.

# Satser sammen

**Kymar Group AS vil komme nærmere kundene og etablerer seg i Vesterålen.**

Av – Edd Meby

- Dette er en del av vår strategi, og vi har over tid jobbet for å få dette til. Jeg er veldig fornøyd med at vi nå har løsningen

på plass, sier administrerende direktør Ulf Pettersen i Kymar Group AS.

### Største aksjonær

Etableringen skjer på Sortland

i Vesterålen, der Kymar Group nå kjøper seg inn og blir største aksjonær i selskapet Akselsen Engineering AS, et selskap som leverer nødstrømaggregater og reservekraftanlegg og har kunder i hele Norge. Selskapet har de siste 20 årene spesialisert seg på strømaggregater og reservekraftanlegg til kritiske installasjoner, og har levert til Hopen, Bjørnøya, Spitsbergen, Jan-Mayen - og har den sjet

maskinen til den norske forskningsstasjonen i Antarktis i produksjon.

### Fra båt til aggregat

Etter å ha utviklet og levert fartøyer for den mindre fiskeflåten i en årrekke, dreide Akselsen Mekaniske for noen år siden kursen og startet produksjon og leveranse av dieselaggregater. Selskapet endret også navn til Akselsen Engineering AS. Akselsen Engineering serieproduserte og leverte aggregatet West Power i flere år, før selskapet valgte å redusere mengden egenproduksjon og inngå samarbeid med spanske HIMOINSA, en av verdens største aggregatprodusenter.

### Bredt kundespekter

Kymar Group består av tre selskaper som leverer produkter og tjenester innen elektro. Selskapene Kymar Solution og Kymar Sectech leverer elektroinstallasjon, automasjon, design og produksjon og utleie av ultrahøytrykksspylere og vakuumenheter til olje- og gassnæringen. Kymar Motion, som er det største selskapet i gruppen, leverer blant annet frekvensomformere, elektromotorer og gear og har fire serviceverksteder: Moss, Stavanger, Bergen og Trondheim. Kymar har et vidt spekter av kunder - fra industri og vannkraft, til fiskeri, oppdrett, olje og gass.

### Komplett pakke

Selskapet har stor tro på den nye satsingen i nord, forteller administrerende direktør Ulf Pettersen:



**www.hrc-europe.no**



**T-hodet armering  
Armeringskoblinger  
Fullforankringer**

## Hvorfor velge HRC?

**Armeringsprodukter av toppkvalitet fra en norsk produsent**

- Testet og sertifisert til å oppfylle alle gjeldende norske krav (inkl. SVV krav om kamstål B500NC)
- Rask og enkel installasjon for en effektiv byggeprosess
- Produsert av resirkulert stål (EPD)
- Materialbesparende
- God service

**info@hrc-europe.com** 



**KSR MASKIN A.S.**

*I samarbeid med Fredheim Maskin AS*

*Salg og utleie av Neuenhauser sorteringsverk og kvern*

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



- ◆ Targo 2500E ZERO grovkvern
- ◆ Energibesparende direkte drift
- ◆ Reversemodus i full drift
- ◆ God servicetilgang til alle maskindeler
- ◆ 100% Elektrisk, lavest mulig energibehov



- ◆ NH6020E ZERO trommelsikt
- ◆ Allrounder i aller type masse
- ◆ Godt utlastingshøyde
- ◆ Leveres med mater opptil 11m3
- ◆ 100% Elektrisk, lavest mulig energibehov



**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 tilby også test utstyr



- Akselsen er en stor og velrennomert leverandør av generatorer og vil med våre fire serviceverksteder og serviceteam kunne tilby kundene et landsdekkende serviceapparat. De får tilgang til våre servicefolk som kan rykke ut over hele landet. Kymar får en base nærmere våre kunder i Nord-Norge. Denne etableringen betyr at Kymar er landsdekkende. Det gjør at vi kompletterer hverandre på en god måte.

#### Gagner begge

Kontrakten er nylig underskrevet, men forarbeidet har pågått i et års tid, etter at Kymar Group tok kontakt i 2023.

- Dette vil bli et samarbeid som gagnar oss begge. Gjennom Kymar kommer vi nærmere våre kunder i sør, og de kommer nærmere sine kunder i nord, sier daglig leder i Akselsen Engineering AS, Andreas Frivåg. Bedriften har vokst siden han startet i firmaet i 2011 og har i dag 17 ansatte.

#### Bra 2023

Akselsen har frem til nå vært eid av Andreas Frivåg (50 %) gjennom hans selskap Agf Invest AS, Hans Karl Hansen (35 %) og Bernt Olaussen (15 %). Omsetningen i 2023 var på 29 millioner, med et resultat før skatt på 1,9 millioner kroner.

- 2023 ble greit. Markedet begynner å ta seg litt opp nå.

- Hvordan vil avtalen med Kymar endre hverdagen på Sortland?

- Ikke så mye, men vi når jo kundene våre sørpå raskere, for eksempel når noen ikke får aggregatet til å fungere.

#### Verdier i nord

For Ulf Pettersen, som er fra Melbu i Vesterålen, betyr det noe ekstra å gjennomføre oppkjøpet og etableringen i Nord-Norge.

- Som nordlending er jeg selv sagt opptatt at utviklingen i næringslivet nordpå, selv om jeg har bodd i Sandnes og også jobbet internasjonalt i mange år. Arbeidsplasser og verdiskaping i Nord-Norge opptar meg, og det er artig å få lov til å være med på noe som jeg tror vil bidra til å styrke næringsutvikling i nord, sier han.

#### Større nærhet

Sortland, som også er base for Kystvakten, anser han

som å være et godt geografisk utgangspunkt for å serve et marked i Nord-Norge med både mindre og større kunder.

- Nærheten til kundene i nord betyr at det går raskere når vi skal rykke ut, og det sparer kunden penger på. Vi vet jo også at en del av våre kunder i Nord-Norge ønsker å bruke

lokale nordnorske leverandører, og dette ønsket kan vi nå innfri.

#### Blir med videre

Kontrakten som nå er inngått betyr at samarbeidet allerede er i gang. Kymar kjøper halvparten av aksjene i Akselsen Engineering AS hos alle tre de tidligere aksjonærene.

- Det innebærer at de blir med i driften videre, og det er viktig for oss fordi det sikrer kontinuitet. Noe av det som er mest spennende med dette prosjektet er at det er et samarbeid mellom to selskaper som kan lære mye av hverandre, mener Ulf Pettersen.



► **Selskapet har tro på den nye satsingen i nord, forteller adm. dir. i Kymar Group AS Ulf Pettersen.**



# Fra Nordkapp til Lindesnes

## Skal din bedrift på tur?

Vi tilbyr turer med komfortable busser og hurtigbåter til en fornuftig pris.

Ta kontakt med oss for et skreddersydd turopplegg.

[tur@boreal.no](mailto:tur@boreal.no)

51 59 90 60

**La oss dra sammen**





- Vi kan ikke vente lenger før det gjøres vedtak om å bygge dobbeltspor, sier Narvik-ordfører Rune Edvardsen. Foto: Kjetil Moe/Narvik kommune

# - Ofofbanen er en sak for hele Nord-Norge

**Jo mer Nord-Norge står sammen, jo større gjennomslagskraft har vi, sier ordfører i Narvik, Rune Edvardsen.**

Av – Edd Meby

- Men det krever også at vi prioriterer slik at de viktigste prosjektene blir gjennomført først, mener Edvardsen

- Det må jobbes enda bedre fra hele Nord-Norge for å få gjennomført viktige samferdselsprosjekt, og for å få Stortinget til å bevilge de pengene som er nødvendig. Nord-Norge må få et skikkelig samferdselsløft slik konseptvalgutredning (KVVU) for transportløsninger i Nord-Norge har vist er nødvendig. Da kreves det tverrpolitisk innsats.

## Langvarig kamp

Ofofbanen har vært en kampsak i flere tiår, men Edvardsen er ikke enig i at Ofofbanen ikke har vært prioritert og peker på flere

tiltak for å bedre kapasiteten. Det har også vært brukt mye penger på Narvikterminalen, men det har likevel ikke vært nok. Status for Ofofbanen akkurat nå er at det skal bygges tre nye kryssingsspor, og Stortinget har bedt om at dette blir gjort i løpet av de kommende seks årene. Ordføreren er fornøyd med at dette kommer på plass.

- Vi tar det for gitt at dette følges opp med nødvendige midler i kommende statsbudsjett. Kryssingssporene vil bedre kapasiteten, men det er ikke nok på

litt lengre sikt. Det er konkrete planer om flere tog, både flere malmtog og flere fisketog, men det er snart ikke plass til flere tog på banen, derfor må det også bygges dobbeltspor.

## Strategisk betydning

I tillegg til Narviks betydning som terminal for malm og fisk legger Rune Edvardsen vekt på Narvik som mottakssted for NATO og våre allierte som skal komme oss til unnsetning eller som skal hit for å delta i øvelser. Spesielt sett i sammenheng med Nord-Norges økende strategiske betydning som en følge av krigen i Ukraina.

- Da er det avgjørende at vi har en infrastruktur som gjør at utstyr og militære kjøretøy raskt og effektivt kan transporteres inn mot Sverige og Finland. Det er derfor et nasjonalt anliggende å sørge for at flaskehalsene blir fjernet, og da er ikke bare Ofofbanen, men også E6 Narviktunnelen gjennom Narvik sentrum viktig, sier han.

## Store tap

Vinteren 2024 ble god dokumentasjon på behovet for oppgradering av Ofofbanen. To togavsporinger resulterte i at Norges mest trafikkerte jernbane ble satt ut av spill, og det svenske gruveselskapet LKAB ble anslått å tape rundt 100 millioner kroner

per dag på at malmtogene sto. Regjeringen planlegger å ruste opp banen med to eller tre nye kryssingsspor på strekningen mellom Narvik og Riksgrensen, men samferdselsministeren har avvist at det er behov for dobbeltspor nå. Til tross for at avsporingene har skapt store samfunnsmessige konsekvenser for verdiskaping, forsyningsikkerhet og den geopolitiske sikkerheten.

## Nordnorsk betydning

Narvik jobber målbevisst for å løfte Ofofbanen høyere opp i statsbudsjettet i årene som kommer og har over flere år arbeidet for å få vedtatt kapasitetsøkninger på banen. Dette er et arbeid som gjøres tverrpolitisk i Narvik kommune, i samarbeid med Nordland fylkeskommune, transportaktørene, interesseorganisasjoner, næringslivet og andre.

- Vi opplever at hele landsdelen ser behovet, og bedre kapasitet på Ofofbanen er jo ikke først og fremst en Narviksak, men en sak for hele Nord-Norge. Vi har god kontakt med regjering og Storting om dette, og jeg snakker ofte med statsråder eller stortingsrepresentanter om Ofofbanen.

## Sterk støtte

«Det må gjøres grep på Ofofbanen i framtiden. Og det vil vi komme tilbake til», har samferdselsministeren uttalt, men Rune Edvardsen har det travelt:

- Det haster, og vi kan ikke vente lenger før det gjøres vedtak om å bygge dobbeltspor.

- Samarbeider dere med andre regioner i arbeidet med å legge press på regjeringen og Stortinget i denne saken?

- Ja, vi opplever at vi har sterk støtte også fra Lofoten og Vesterålen i kravet om økt kapasitet på Ofofbanen. Og dette er jo ikke først og fremst en Narviksak, men en viktig sak for hele landsdelen, ikke minst for Lofoten og Vesterålen som eksporterer veldig mye fisk med Ofofbanen. Vi har også støtte fra Troms og Finnmark som også har betydelig interesse i at det kan kjøres flere tog.

**ENTREPRENØRSERVICE**

**VI UTFØRER:**

- Sjaktboring
- Styrt boring i fjell og løsmasser
- Kjerneboring
- Konsulenttjenester

Boreutstyr tilgjengelig i Nord-Norge

entreprenorservice.no

# Endelig er E45 på rett vei

**Næringslivet i Finnmark vinner på at regjeringen nå lover penger til E45 gjennom Kløfta.**

Av – Edd Meby

- Vi har hatt så mange tilbakeslag i kampen for Kløfta at jeg vet sannelig ikke om jeg tør slippe gleden helt løs ennå, men jo – dette er et fantastisk positivt budskap for næringslivet i Finnmark, sier leder i Alta Næringsforening, Kjetil Kristensen.

## Penger i 2025

Etter 30-40 år med kamp for en utbedring av veien var det en budsjettlekkasje som ga grunn for denne nye optimismen. Nylig reiste både finansminister Trygve Slagsvold Vedum og samferdselsminister Jon-Ivar Nygård nordover for å sole seg i glansen av 50 millioner på statsbudsjettet for 2025 for å starte arbeidet med å utbedre veien.

- 50 millioner er det Statens Vegvesen har sagt at de kan bruke i 2025, men trenger de mer, så får de mer, sa samferdselsministeren.

## 1,9 milliarder

Det betyr at dette veistykket på sju kilometer, som lenge har vært en flaskehals på veinettet i Finnmark, nå skal erstattes med en tunnel. Etter planen skal åpningen kunne skje i 2029, og prislappen er på 1,9 milliarder kroner.

- Denne veien er smal, svingete og svært rasutsatt. Det er bare flaks at det ennå ikke har gått liv langs denne veien. En tunnel vil bedre både trafikksikkerhet og beredskap, mener Kjetil Kristensen.

## Viktig transportåre

Han og andre har lenge argumentert for utbedring av veien, og ikke opplevd annet enn lovnader og tilbakeslag. Ett av problemene for næringslivet er

at de store modulvogntogene ikke kan bruke veien.

- 80 prosent av alle varer i Finnmark kommer inn fra Sverige og Finland og transporteres videre via E45. Det meste av dette skal gjennom Kløfta.

## Flaskehals

Et eksempel er transport av fisk. Kristensen bruker Hammerfest og Alta som eksempel.

- Hammerfest er landets fjerde største oppdrettskommune og Alta er nummer 5. Mye av denne laksen skal gjennom Kløfta, men må gjennom omlasting til mindre vogntog for å kunne passere. Helt håpløst!

Han har vært med på å lage utallige rapporter og faktagrunnlag for å få veien utbedret.

- Vi har aksjeselskap med adresse Finnmark som årlig omsetter for 40 milliarder kroner. 20 milliarder skapes i Alta, åtte



Kjetil: - Dette vil bety svært mye for næringslivet i Finnmark, sier leder i Alta Næringsforening, Kjetil Kristensen. Foto: Privat

i Hammerfest. To tredjedeler av verdiene skapes altså i disse to kommunene – i hver sin ende av E45 – med Kløfta som en flaskehals.

## På rett vei

- Jeg er superfornøyd og jeg er så glad for at regjeringa leverer på dette, sa Alta-ordfører Monica Nilsen til NRK, da nyheten sprakk.

Men selv om Kjetil Kristensen opp gjennom årene har hatt mange politikere med seg på befaring i Kløfta, velger han å ha tiltro til to ministre.

- Vi har hatt mange skuffelser, men denne gang ser det ut til at prosjekter har litt bedre glid. Nå våger vi å tro at vi endelig er på riktig vei.



**K. Simonsen**  
TRANSPORT AS

Vi tilbyr tjenester som kranbiler, mobilkraner, spesialtransport og massetransport.

Tlf. 906 63 370

E-post: kranbil@kurtsimonsen.no



Hæhre deltar på de største samferdselsprosjektene og industriprosjekter i Nord-Norge.



Vi bygger fremtiden

**NORDNORSK RAPPORT**

NORD-NORGES NÆRINGSLIVSAVIS

Ikke allerede abonnent?  
Hvorfor ikke bare prøve et rimelig helårsabonnement?



Krysset er eneste avkjørsel fra E10 til Evenes Flystasjon og den sivile flyplassen, og anses som så trafikkfarlig at det ikke kan gis brukstil-latelse til nye næringsbygg i området. Store investeringer står på vent. Endelig er løsning underveis.

Slik ønsker Statens Vegvesen å løse flyplasskrysset ved Evenes Lufthavn. Illustrasjon: Statens Vegvesen

# Krysset som bremses milliardinvesteringer

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

Stortinget vedtok i november i 2016 å gjøre Evenes til base for

Natos overvåkningsfly i nord. Dermed skapte de rundt 600 arbeidsplasser inne på basens områder, en betydelig økning

i antallet brukere av Evenes Lufthavn og dermed økt interesse for næringsområdene rundt flyplassen. Stortingets beslutning var basert på fagmilitære råd. Vedtaket tok ikke høyde for at den sivile infrastrukturen rundt Evenes ikke var dimensjonert for å håndtere veilogistikken til en militærbase med 600 ansatte og vernepliktige - i tillegg til den raskest voksende flyplassen i Norge, målt i passasjerer.

Siden 2016 har det trafikkfarlige krysset vært en flaskehals for næringsutviklingen i flyplassområdet på Evenes.

## Kjenner problemet

Statens Vegvesen har lenge vært klar over problemstillingen:

"Dagens kryss på E10 ved Harstad/ Narvik lufthavn Evenes, er trafikkfarlig og tilfredsstillende ikke dagens krav. Det er dårlig sikt og manglende kapasitet for trafikken i området. Det er heller ingen løsninger for myke trafikanter som beveger seg mellom flyplassen og næringsområdet," sier vegvesenet i sin prosjektoversikt.

"Ny løsning skal utbedre disse behovene. Ved å bygge et nytt kryss og oppgradere dagens E10 skal prosjektet gi en trygg trasé for myke trafikanter som har behov

for å ferdes i området. Siktutbedring og bedre kapasitet vil også øke trafikksikkerheten," sies det videre, men finansieringen var per september 2024 ikke på plass.

## Løses i Statsbudsjettet

- Det var håp om at flyplasskrysset skulle bli omtalt i Statsbudsjettet som ble lagt fram 7. oktober, sier ordfører i Evenes og leder i Flyplassutvalget, Terje Bartholsen til Nordnorsk Rapport. Bartholsen har ledet an i kampen for å få bygget krysset siden han plukket opp ordførerkjedet for første gang i 2019.

- Vi trengte at det ble presisert i Statsbudsjettet at krysset må prioriteres og konkrete midler bevilget, sier han. Da budsjettet ble lagt fram kunne man under utlisteringen av konkrete prosjekter under "Mindre investerings-tiltak" finne: "utbedring av flyplasskrysset på E10 ved Evenes i Nordland."

- Min første tanke da jeg så det var "hurra!" Og det kan du sitere meg på! Dette betyr full fart for prosjektet. Vegvesenet har allerede startet prosjekteringen for å kunne komme kjapt i gang

**Transport - utleie**  
Esso bensinstasjon, Bjerkvik  
**Thune**

Postboks 4, 8531 Bjerkvik Tlf.: 76 97 72 00  
E-post: steinar@thuneas.no www.thuneas.no

**Odd Inge Sør-Reime AS**  
Varanger Bilberging AS  
Varangerbotn Service (Esso)

**Odd Inge Sør-Reime AS**  
97 15 40 49  
oddingesorreime@gmail.com  
www.varanger-bilberging.no

**wiiks** Trafikksikker, bærekraftig, ansvarlig og miljøvennlig transport

**Miljøfyrtårn**

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



Evenesordfører Terje Bartholsen hadde i mars i år samferdselsminister Jon-Ivar Nygård med på befarings ved flyplass-krysset. Foto: Evenes Kommune

# Ni år uten løsning

Jobben med å få på plass en kryssløsning har foregått i en årrekke. Allerede i september 2017 var det et felles planmøte om saken mellom Forsvarsbygg, Avinor, Statens vegvesen og konsultentselskapet Asplan Viak, viser vegvesenets logg - men saksnummeret viser at dette har vært en sak i vegvesenets system så langt tilbake som i 2015.

Flyplasskrysset var opprinnelig en del av Hålogalandsveien, men ble tatt ut av planen i 2021. Da Nasjonal transportplan (NTP) for 2022–2033 ble behandlet samme år, ble E10 Flyplasskrysset tatt inn som en flertallsmerknad.

Da NTP 2025-2036 ble lagt fram i mars i år, var krysset endelig inne som fullverdig post: "E10 Evenes flyplasskryss med tilhørende veisystem er trafikkarfarlig og tilfredsstillende ikke dagens krav. Det er dårlig sikt og manglende kapasitet til å håndtere trafikken i området. Det prioriteres å bedre atkomsten og trafikksikkerheten til Evenes flystasjon."

Vedtaket kom uten finansiering, så nå håper man

på en løsning i Statsbudsjettet som legges fram 7. oktober.

## Statens Vegvesens anbefalte løsning

- 1600 meter tofelts hovedveg, dimensjoneringsklasse H1
- Vegbredde 8,5 meter og fartsgrense 80 km/t
- Hovedvegen får 2 kanaliserte T-kryss;
  - Arm E10 til Evenes lufthavn
  - Fylkesvegen til Evenes
- Arm av E10 mot Evenes lufthavn består av;
  - Ca. 700 meter hovedvei, fartsgrense 50 km/t
  - 2 rundkjøringer
  - 2 T-kryss (næringsområdet vest av E10 v/ Nautå og Forsvaret)
  - Gang/sykkelveg fra Nautå til Evenes lufthavn
- Tilhørende broer (4 stk.) og kulverter
- Avkjørsler, samleveier og tilkoplinger til fylkesvei, Kjerkhaugveien og private veier.

## Kostnader for permanent løsning

- Statens vegvesen anbefaler at det legges til grunn en kostnad på 325 millioner kroner (2022 -kroner)

Kilder: Statens vegvesen, Evenes Kommune, Fremover



Vintertrafikk: Slik er forholdene i flyplasskrysset hver eneste vinterdag. Ville du ønsket at dine vernepliktige barn måtte gå her daglig? Mobilfoto: Terje Bartholsen

Bedre sikt, men fortsatt farlig løype for joggerne fra Flystasjonen på tur til bensinstasjonen, den eneste dagligvaren i området. Mobilfoto: Terje Bartholsen.



om pengene kom, og nå er vi der, sier Bartholsen. Han regner med at prosjekteringen vil være fullført i løpet av våren og anbudsutlysningene ute til høsten.

### - Enorm lettelse

Etter år med kamp er midlene underveis og prosjektet går nå mot en løsning.

- Det er en enorm lettelse, sier han.

- Dette har jeg jobbet med helt siden jeg overtok som ordfører. Han er tydelig på at dette er et trafikksikkerhetsspørsmål.

- Alle sivile tilbud til de vernepliktige og annet militært personell ligger på østsiden av E10, mens basen ligger på vestsiden.

Det finnes ingen sykkelstier eller gangbroer, så de må gå langs - og krysse - den tungt trafikkerte E10 om de vil ha seg en burger eller noe etter arbeidstid, ofte i mørket. Vi ser også at mange flypassasjerer som skal til flyplasshotellet tar turen til fots. Det er bare et tidsspørsmål før det skjer en ulykke.

### - Måtte løses før brukstillatelser kunne gis

Bartholsen er også tydelig på at den manglende kryssløsningen har vært et kjempeproblem for næringslivet.

- Flyplasskrysset måtte løses før det kunne gis brukstillatelse til nye bygg i.h.t. den nye områdeplanen, vedtatt i juni i år, sier han. *Forts. neste side*

Fleksibel leverandør av mekaniske tjenester

# FIMEK

Med ståltro på Nord-Norge!

[www.fimek.no](http://www.fimek.no)

**Varige løsninger siden 1961**

Haplast produserer høykvalitets vann- og avløpskummer, overvannsløsninger, kulverter og store tanker i polyetylen.

Vi kan levere store dimensjoner tilpasset kundens behov, med innvendig diameter opp til 3 meter. Produktene produseres med anerkjent KRAH-teknologi og leveres som komplette, installeringsklare løsninger - laget for å vare.

Besøk oss på [www.haplast.no](http://www.haplast.no)  
Tlf. 777 11 220 [post@haplast.no](mailto:post@haplast.no)

**Haplast**

Sedimenteringstank for tunnelvaskevann, levert til E6 Kvænanngsfjellet

Fort. fra forrige side

- I en sak hvor flyplasshotellet ville utvide og ha shuttlebuss mellom flyplassen og hotellet, ga kommunen dispensasjon fra reglene. Dette kom det innsigelse på fra vegvesenet på grunn av hensynet til myke trafikanter. Vårt vedtak ble overprøvd av Statsforvalteren, så konklusjonen har vært enkel for næringslivet; ingen kryssløsning, ingen brukstillatelser. Endelig kan vi komme oss videre.

### Hindret næringsutvikling for milliardbeløp

Bartholsen er utrettelig optimist av natur og har drevet lobbyvirksomhet for krysset i fem år. Dette inkluderer oppmøter i departementer, omvisning av alt av regional- og rikspolitikere i området, og kontinuerlig press gjennom alt som finnes av både demokratiske og byråkratiske kanaler og fora. Han gir seg aldri, men legger ikke skjul på at saken flyplasskrysset har vært frustrerende.

- Manglende kryssløsning hindrer næringsutvikling for milliarder, slår han fast.

- Nøyaktig hvor mye som er



Ronald Wahlquist i Evenes Holding bekrefter ordførerens tallestimater. Foto: Privat

satt på vent, tør jeg ikke spå om, men med mer enn 400 millioner i konkrete investeringer allerede, til tross for at brukstillatelser ikke kunne gis, er "milliardinvesteringer" et plausibelt uttrykk.

Ronald Wahlquist, partner i Evenes Holding AS som eier og utvikler brorparten av næringsområdet rundt flyplassen, bekrefter det Bartholsen sier om investeringer, men ønsker ikke å kommentere ytterligere på det nåværende tidspunkt.

**Prislapp: 325 millioner kroner**  
Siste oppdatering fra Statens



Som kartet viser må fotgjengere gå 2-300 meter langs E10 om de vil fra flyplassen til hotellet eller andre fasiliteter i næringsområdet. Kart: Evenes kommune

vegvesen tilsier en prislapp for kryssløsningen på 325 millioner kroner. I Statsbudsjettssammenheng kan dette fremstå som småpenger, men for en liten kommune i Nord-Norge er dette et par årsbudsjett.

- Med dyrtid og annet som har rammet slike prosjekter er det

kuttet i alle ender for å løse selve krysset permanent, men så rimelig som mulig, sier Bartholsen.

- Vi satser på at rammen vil holde, men formuleringen i Statsbudsjettet gir vegvesenet fullmakt til å strekke seg litt om nødvendig. Som sagt utarbeider de nå det ferdige konseptet og



Vegvesenets kryssløsning sett fra Nautå. Illustrasjon: Statens Vegvesen

gjør klart konkurransegrunnlaget. Men, poengterer han:

- Jobben er ikke gjort før krysset er bygget...





**ANLEGG & MASKIN  
SUPPORT AS**



- Anlegg & Maskin Support (ANKO) leverer i dag en rekke tjenester og produkter innen maskinstyring og geomatikk til bygge- og anleggsplasser over hele Norge.
- Leietrenden har tatt bygg & anleggsbransjen med storm! Vi har slengt oss på, og Georental tilbyr leie av alt innenfor "geomatikksegmentet". Vi ønsker å være din teknologipartner!
- Siden 1975 har vi levert tjenester til prosjekter i inn- og utland og vi lever av fornøyde kunder som stadig vender tilbake.

## Din totalleverandør innen landmåling og maskinstyring

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

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

# Måselv Maskin & Transport AS: Nøkkelen til suksess og god inntjening

Anleggsbransjen er ikke kjent for god inntjening. For vel ett år siden spurte vi Erik-Anders Helin, daglig leder av Måselv Maskin & Transport AS, om hva nøkkelen til gode resultater år etter år er i en bransje som verken er kjent for god inntjening og som i dag har store utfordringer.

Av – Knut Ørjasæter

Svarene vi fikk står seg så godt at vi trekker dem frem igjen her. Det er rett å slett svært imponerende tall selskapet leverer med fortjenestemarginer på over 10 prosent årlig i så vel gode og dårlige tider. Dette er svarene vi fikk:

**Hva skyldes den gode inntjeningen?**

- Det er flere forhold. For det første er vi opptatt av god økonomistyring, usikker-

hetshåndtering 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

ERIK-ANDERS HELIN  
i Måselv Maskin: - Selskapet er bygget gradvis opp under filosofien at først må pengene tjenes og så kan vi investere etter evne. Foto: Måselv Maskin og Transport AS



økonomi og er ikke desperate etter å få jobber for å holde folk sysselsatt. Siden etableringen i 1967 har selskapet aldri gått med underskudd!

Måselv Maskin & Transport AS er 70 prosent eid av AF Gruppen

og 30 prosent av aksjene er eid av Eriksen-familien. Eriksen-familien solgte seg ned i 2015 etter at selskapet ubestridte leder Frank Eriksen sa at det innad i familien ikke fantes noen klare kandidater til å overta bedriften.



**FINEIDE  
TRANSPORT**

Tlf.: +47 907 01 295

Nordsjøv. 27, 8642 Finneidfjord

E-post: post@fineidetransport.no • www.fineidetransport.no



# Entreprenørene i Nord-Norge: Gikk på en smell i 2023

Ser en på samlede tall for alle entreprenørselskapene og eiendomsutviklere med sete i Nord-Norge gikk de på en smell på nesten minus 130 millioner kroner i 2023. Det skyldes i første rekke store tap hos enkelte konsern som Consto AS, Haaland Holding AS og Gunvald Johansen Holding AS. Disse tre selskapene bidro med å trekke ned totalt årsresultat for hele gruppen med over 420 millioner kroner.

Nord Norges største entreprenør og eiendomsutviklere										
Selskap	Kommune	Fortjenestemargin					Vekst			
		2023	2022	2021	2020	2019	2022⇒2023	2021⇒2022	2019⇒2023	
CONSTO AS/CONSTO HOLDING AS inkl. Barlinthaug Eiendom AS	Tromsø	-3,0	1,9	2,1	-0,3	1,6	-3,4	32,9	82,8	
LEONHARD NILSEN & SØNNER EIENDOM AS/LEONHARD NILSEN & SØNNER AS (LNS)	Andøy	-0,9	9,4	26,2	7,5	1,7	14,4	-6,2	49,6	
PEAB BYGG AS/Bjørn Bygg Hovedkontor	Tromsø	9,0	-2,3	1,1	-0,1	2,1	-3,8	5,2	17,2	
ECONOR HOLDING AS	Tromsø	0,3	0,0	1,4	3,1	i.a.	-15,7	21,5	i.a.	
- Econor AS	Tromsø	-2,8	-1,8	1,6	2,2	3,2	3,5	44,2	47,7	
KRONSTEINGRUPPEN AS inkl. Kronstein Entreprenør	Sortland	0,0	5,5	1,3	-2,2	-1,0	14,5	20,6	67,7	
ELEKTRO AS	Bodø	2,8	3,6	1,3	3,7	4,9	6,4	5,0	6,9	
GUNVALD JOHANSEN HOLDING AS	Bodø	-7,0	0,9	1,3	3,3	12,4	-19,0	-7,2	-12,2	
- Gunvald Johansen Bygg AS	Bodø	-17,0	-3,3	-2,6	0,4	0,3	-38,5	-7,5	-23,7	
SVEVIA NORGE AS eid av svenske Svevia	Mosjøen	-1,6	-2,2	-0,1	-3,2	-0,6	20,6	16,1	86,6	
HAALAND HOLDING AS	Mo i Rana	-7,2	-3,4	10,5	12,2	19,6	49,2	34,6	215,5	
PERFECT TEMPERATURE GROUP AS	Tromsø	1,3	2,2	0,0	-3,4	-2,8	28,2	21,0	198,2	
- PTG kuldeteknikk AS	Narvik	2,3	6,4	5,5	3,7	0,1	-5,3	48,1	46,9	
NORDASFALT AS	Bodø	2,8	2,7	3,2	5,2	2,4	7,1	10,5	26,9	
HARALD NILSEN HOLDING AS	Alta	6,4	6,0	9,9	10,8	9,7	19,1	24,4	114,0	
WILLIAM EIENDOM AS ***)	Tromsø	-4,3	5,1	6,9	0,4	-3,7	1,6	-35,3	3,0	
- Vervet AS	Tromsø	4,6	41,2	19,4	9,8	-142,7	2,9	-0,2	25 362,6	
- Pilar Entreprenør AS	Tromsø	-448,8	-60,1	0,8	-1,6	i.a.	-95,4	-65,1	i.a.	
- Totalrenovering AS	Tromsø	6,0	5,1	3,6	3,0	0,1	-13,0	-8,1	-76,6	
CONCEPT EIENDOM AS	Finnsnes	3,8	-1,7	1,1	-10,3	-17,6	-1,0	-2,5	137,9	
- Norsk Boligutvikling AS	Finnsnes	9,1	220,2	-201,0	-3,2	-4,3	-7 225,7	-242,3	226,6	
ANLEGG NORD AS	Alta	3,8	3,0	0,0	3,3	3,3	-9,5	47,2	61,7	
FLØYLIA AS	Tromsø	7,1	6,4	i.a.	i.a.	i.a.	38,8	i.a.	i.a.	
AS OSCAR SUNDQUIST	Bjørnevatn	2,8	5,0	3,1	9,6	-1,9	115,4	71,6	262,7	
MÅLSELV MASKIN & TRANSPORT AS	Karlstad	13,7	10,5	13,6	13,8	12,8	20,8	7,5	45,3	
BULLDOZER MASKINLAG AS	Sortland	0,5	-1,5	2,7	2,4	2,2	8,9	-0,8	58,6	
SKJOLDNES HAGE AS	Tromsø	-3,1	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	
KALFARVEIEN FJELLSIDE AS	Tromsø	1,4								
OR BERGESEN HOLDING AS	Straumsjøen	3,8	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	
FROST KRAFTENTREPRENØR AS **)	Bodø	-2,0	-10,8	-7,8	1,9	1,8	-3,5	-4,7	-34,2	
JM HANSEN AS/JM HANSEN HOLDING AS	Tromsø	5,9	4,6	-1,4	4,8	0,8	2,3	25,4	40,4	
RØM HOLDING AS/ROALD MADSEN ***)	Tromsø	1,4	-8,0	-10,6	-0,3	i.a.	-25,3	30,4	i.a.	
ØKSNES ENTREPRENØR EIENDOM AS	Myre	-7,0	-5,0	-0,4	-2,6	0,2	-36,2	19,4	-23,6	

Av – Knut Ørjasæter

I femårsrekken vi har med i vår oversikt er 2023 det eneste året der entreprenørene samlet gikk i minus. Tapstallene kan få det til å se stygt ut for videre drift for enkelte.

Pilar Entreprenør som er en del av William Eiendom er et skrekens eksempel. Selskapet tapte over 40 millioner kroner på en omsetning på 9,4 millioner kroner. Selskapet skal allerede være under avvikling, eller som selskapet skriver i sin årsberetning for 2023:

- Selskapet har hatt noen utfordrende år. Som følge av disse utfordringene er driften til selskapet i all hovedsak innstilt med virkning fra 2023. Årsregnskapet er derfor ikke satt opp under forutsetning om videre drift.

Går en til websiden til Pilar



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





**ASALTERING – ASFALTFRESING – TRANSPORT**

## 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





NOMEK AS Grandevegen 13 5783 STRYN  
 57 87 07 70 – post@nomek.as

[www.nomek.as](http://www.nomek.as)



# Gigantsmell for Consto

**Det største bygg – og entreprenørkonsernet med base i Nord-Norge leverte begredelige tall for 2023.**

Av – Knut Ørjasæter

I 2023 tapte Consto-konsernet 371 millioner kroner på driften. Bunnlinjen helt til slutt viste et tap på 307 millioner kroner.

Tapene er høyere enn det mange entreprenører og byggselskaper hadde i samlet omsetning. Det er også et signal om hvor vanskelig bygg- og anleggsbransjen hadde det i fjor. Dessverre er ikke de generelle utsiktene for 2024 bedre enn de var i 2023.

I mai i fjor tiltrådte Kent-Helge Holst som ny konsernsjef. I Consto-konsernets årsrapport for i fjor skriver konsernet selv om de begredelige resultatene:

- Konsernet legger bak seg et utfordrende driftsår. Året er preget av betydelige tap på en rekke fastpriskontrakter innen boligproduksjon både i Norge og Sverige, hvor totalentreprisekontrakter er inngått i perioden 2020 – 2022. Svekket norsk krone og uforutsett høy prisstigning på innsatsfaktorer er hovedårsakene til tapene. Lønnsomheten innenfor deler av byggevirksomheten vår ble ikke slik vi hadde forventet oss. Konsernets anleggsvirksomhet leverer likevel tilfredsstillende vekst og inntjening.

Store tap til tross, konsernets samlede egenkapital var ved årsskiftet på vel 970 millioner kroner og det gir en egenkapitalprosent på cirka 20 prosent.

Consto-konsernets virksomhet er organisert i datterselskaper som samlet sett dekker alle regioner i Norge. Store tap medfører normalt omorganiseringer – dette gjelder også for Consto. Konsernet vil i løpet av 2024 gjennomføre omorganiseringer av den norske byggevirksomheten der de fleste datterselskapene fusjonerer i stedet for å være selvstendige regionale datterselskaper.

## Forsiktige optimister

Dette skriver selskapet om fremtiden:

• Aktiviteten for datterselskapene i Norge og Sverige var ved utgangen av 2023 god til tross for at konsernet har hatt betydelige tap i 2023. Ordreserven for konsernet er tilfredsstillende, og det

ligger derfor til rette for at Consto-konsernet vil ha god drift og resultatoppnåelse fremover.



Konsernsjef Kent-Helge Holst og Consto meldte i årsrapporten for 2023 at: "Aktiviteten for datterselskapene i Norge og Sverige var ved utgangen av 2023 god til tross for at konsernet har hatt betydelige tap i 2023. Ordreserven for

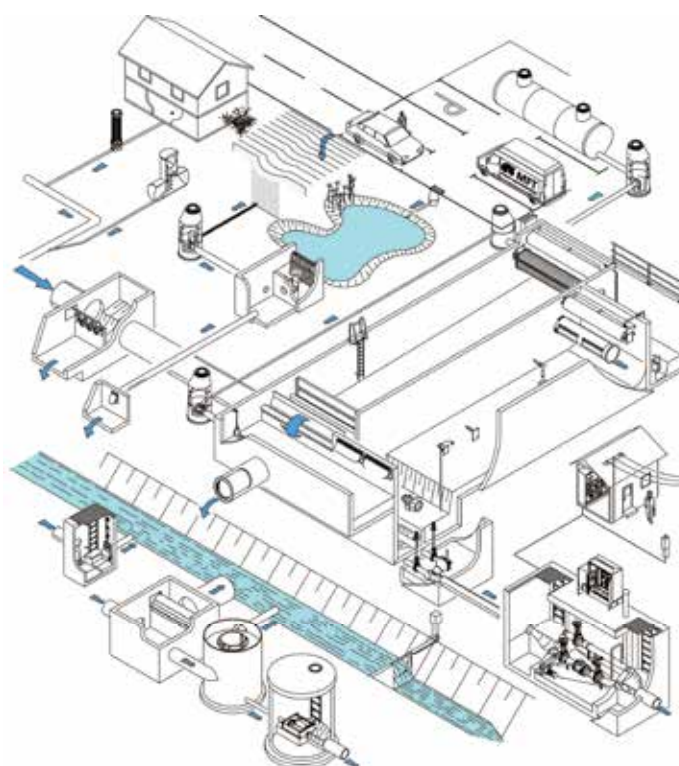


konsernet er tilfredsstillende, og det ligger derfor til rette for at Consto-konsernet vil ha god drift og resultatoppnåelse fremover."



## Beskyttelse mot oversvømmelser og forurensning

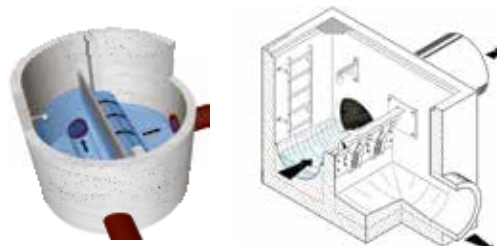
MFT leverer produkter for regnvannshåndtering - fra kilde til utslipp. Vi tilbyr smarte, driftssikre og dokumenterte løsninger som gir hydraulisk kontroll og reduserer risiko for oversvømmelser og forurensning. Sortiment inkluderer standardiserte produkter og skreddersydde løsninger. Vi produserer en 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](http://mft.no)



### Mengderegulatorer



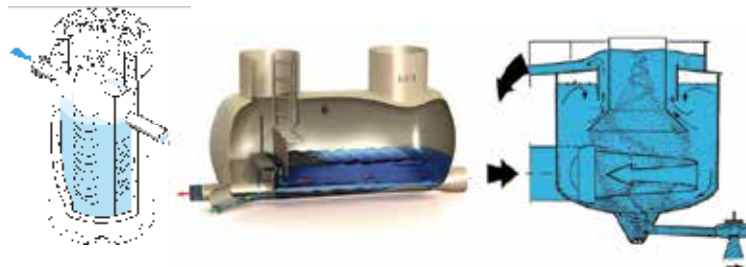
### Nivåregulatorer



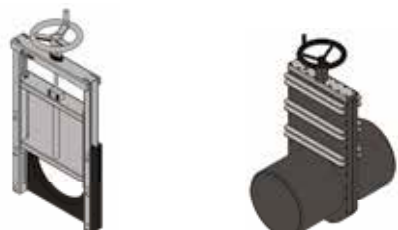
### Tilbakeslagsventiler



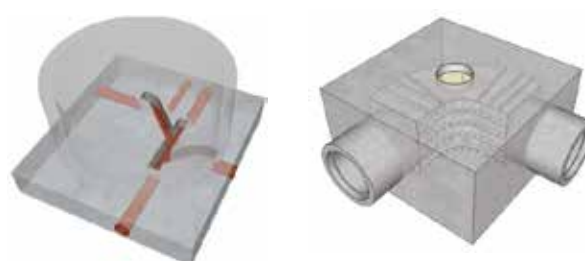
### Partikkelavskillere



### Stengeventiler



### Avløpsrenner



Miljø- og Fluidteknikk AS



- Når myndighetene stiller tøffe miljøkrav, så fremmer det en grønnere utvikling i vår bransje, sier administrerende direktør i Torghatten Nord AS, Marius Hansen. Foto: Torghatten

# Vil ha full fart forover i det grønne skiftet

## Torghatten Nord AS rigger seg for fremtiden og har ingenting imot grønt temposkifte.

Av – Edd Meby

- Vi ivrer etter det grønne skiftet. Samtidig må vi være konkurransedyktige og levere det myndighetene etterspør. Kreves det el-ferger så leverer vi el-ferger. Kreves det ikke, så leverer vi kostnadseffektive tilbud på tradisjonelle ferger, sier administrerende direktør i Torghatten Nord AS, Marius Hansen.

### Liker tøffe krav

Det er ikke uten grunn han løfter frem fergesambandet Bodø-Moskenes som et fremtidsrettet prosjekt, som er akkurat det selskapet ser etter og fremtiden

krever. De to nye fergene som er under bygging skal nemlig drives på hydrogen.

- Der var myndighetene tøffe nok til å kreve at de to nye fergene skal driftes med hydrogen. Da er resten opp til oss. Slike krav fremmer en grønnere utvikling. Slike krav angir både retning og tempo, og det mener vi er svært viktig for å nå de målene for reduserte utslipp som er satt. Hydrogenfergene kommer til å redusere det årlige utslippet med det som tilsvarer utslipp fra 13.000 dieserbiler.

### Nybrottsarbeid

Fergene over Vestfjorden er et prestisjeprosjekt, der Torghatten Nord har strukket seg langt for å bruke bare norske leverandører. De to fergene bygges på Myklebust verft i Gursken på vestlandet.

- Disse fergene vekker internasjonal oppsikt, og vi er veldig stolte over å få lov å ta dette prosjektet i mål. Det vi holder på med nå er nybrottsarbeid, så selv om vi forsøker å fremskynde ferdigstillelsen tør jeg ikke love mer enn at fergene skal være i drift i løpet av 2026, sier Hansen.

### Fra luft til sjø

Marius Hansen har vært administrerende direktør i Torghatten Nord siden mars 2024. Han kom fra jobben som toppsjef i Avincis Aviation Norden. 40-åringen kommer fra Lavangen i Troms, er utdannet markedsøkonom fra Handelshøyskolen BI og har de siste syv årene vært administrerende direktør i Avincis Aviation Norden. Avincis drifter luftambulansen i Norge og Sverige, så Hansen har gått fra lufttransport til sjøtransport.

### Flaskehals

Mens fremtiden er grønn, er hverdagen preget av andre utfordringer. Sommeren 2024 har Torghatten fått kritikk for lang ventetid og avganger har blitt innstilt på grunn av mannskapsmangel.

- Den kritikken er forståelig, men vi leverer i henhold til de kontraktene vi har, og noen ganger mer enn avtalt. Rekruttering til maritim sektor er en av våre største utfordringer og noe som både vi i næringen og myndighetene må ta tak i. Det er jo ikke vi som utdanner sjøfolk, men vi må samtidig forsøke å legge bedre til rette for å trekke til oss flere nye ansatte, mener Hansen.

### Ny turnusordning

Hadde det ikke vært for at mange pensjonerte sjøfolk trår til som sommervikarer, hadde det stått enda verre til. Vikarbyråer brukes, men helst vil selskapene fikse dette selv. Sjømannsskatt også for fergemannskap vil gjøre jobben mer attraktiv. Hansen mener det må jobbes enda bedre for å få flere lærlinger, og har tro på at nye turnusordninger kan være en vei å gå.

- Vi har testet dette ut, og ser at vi får god effekt. Sjøfolk verdsetter fritid, ikke bare lønn, sier Hansen – og gir et eksempel:

- Vi fikk faktisk null søkere da vi lyste ut jobber på et av våre samband. Så la vi om turnusen og fikk 70 søkere. Dette vil vi nok gjøre mer av.

### 43 fergesamband

Torghatten AS er en stor aktør i den norske transportnæringen, og Torghatten Nord er en viktig del av hverdagen for folk langs kysten i Nord-Norge. Torghatten opererer 43 fergesamband og 15 hurtigbåt-samband. Totalt står rundt 1250 ansatte for en årlig omsetning på om lag tre milliarder kroner. Selskapet har kontorer i Brønnøysund, Trondheim, Horten, Tromsø, Stokmarknes og Os. De største oppdragsgiverne er Statens Vegvesen og fylkeskommuner gjennom anbuds- og rammeavtaler. Torghatten eies av selskapet Nordic Ferry Infrastructure, som er eid av EQT Infrastructure og Nysno Klimainvesteringer.

### Satte rekord i 2023

2023 ble et spesielt år for Torghatten Nord AS. For første gang passerte selskapet en omsetning på to milliarder kroner, og endte på 2,2 milliarder og et driftsresultat på 352 millioner kroner – som er det nest beste selskapet har prestert. Det er Marius Hansen tilfreds med:

- Det ble et bra år. Vi drifter sikkert, nøkternt og forsvarlig, og samtidig er det alltid rom for forbedringer. Hver dag jakter vi på de små prosentene som til sammen kan utgjøre store beløp i et regnskap, men uansett; for oss og for folk langs kysten – det aller viktigste er at ferga går når den skal. ▶▶

**Vår visjon:**  
VI SKAPER VERDIFULLE RELASJONER

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

**Sammen med våre samarbeidspartnere tilbyr vi:**

- Direkteflyginger til Tromsø og Oslo
- Regionale flyforbindelser innen Finnmark

• 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

Foto: Bernt Nilsen

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

Be om tilbud hos din maskinleverandør

**DRIVEX**

Svenskprodusert kvalitetsredskaper for alle årstider  
Drivex Norge / Jernkroken 18, 0976 Oslo / Tlf: 90 51 26 90  
E-post info@drivex.no / per-emil.nilsson@drivex.no / www.drivex.no

Drivex Norge



I det lille kystsamfunnet Gursken sør for Ålesund skal det i tiden fremover produseres to hydrogenferger. Disse skal fra 2026 trafikere Norges lengste samband, Bodø-Lofoten for Torghatten Nord. Foto: Myklebust

# Hydrogenferger i skarp rute

## Myklebust Verft AS rigger seg for å ta imot skrogene som nå produseres i Tyrkia.

Av – Edd Meby

I det lille kystsamfunnet Gursken sør for Ålesund skal det i tiden fremover produseres to hydrogenferger. Disse skal fra 2026 trafikere Norges lengste samband, Bodø-Lofoten for Torghatten Nord - og prosjektet er i rute.

- Ja, vi holder skjema og har så langt hatt god fremdrift i prosjektet, bekrefter administrerende direktør i Myklebust Verft, Leiv Sindre Muren.

### 117 meter lang

Det betyr at fergene vil bli levert som forventet fra Myklebust Verft i løpet av 2026. De to 117 meter lange fergene skal frakte inntil 120 biler og blir verdens største hydrogenskip, som skal bunkres med hydrogen produsert i Bodø. For verftet betyr kontrakten oppbemanning og høy aktivitet. Skrogene leveres fra Tyrkia høsten 2025, og utrustingen vil foregå hos Myklebust fra det tidspunkt og frem til levering årete etter.

### Kompetanseutvikling

Myklebust sitter på bred kompetanse, men har naturlig nok ingen erfaring med å bygge hydrogendrevne fartøy.

- Vi har stor bredde på våre leveranser av fartøy til fiskeri, olje, havbruk og ferger, men dette er nytt for oss. Det gjør dette ekstra spennende, og vi har et svært godt samarbeid med rederiet. Prosjektet gir viktig læring for verftet og vi kommer til å utvikle en kompetanse som vil bety mye for fremtidige oppdrag. Ingen tvil om at dette er et prestisjeprosjekt for oss, sier Muren.

### Norsk klimaprojekt

Hos Myklebust fant Torghatten Nord et miljø med høy kompetanse til en bærekraftig pris.

- Jeg er stolt av at vi får det til i Norge, fordi dette er et stort løft for det norske teknologi- og verftsmiljøet. Sammen med myndighetene er vi i ferd med å sette standarden for en helt ny klasse med skip, med et innovasjons- og klimaprojekt i verdensklasse, sa Marius Hansen, administrerende direktør i Torghatten Nord, da selskapet undertegnet kontrakten med Myklebust.

### Viktig for bransjen

Dermed et dette et ekstra viktig oppdrag, både for Myklebust og norsk verftsindustri, som har noen tunge år bak seg.

- Akkurat nå er ordrettilgangen bedre, men slike oppdrag er viktig for bransjen. Det viser at



Her ved Cemre Shipyard i Tyrkia produseres nå skrogene til de to hydrogenfergene som skal gå over Vestfjorden.



- Vi er stolte over å ha fått dette oppdraget, sier adm. dir. ved Myklebust Verft AS, Leif Sindre Muren. Foto: Myklebust

vi kan levere på kvalitet og at pris ikke alltid er det eneste som teller. Når norske verft får sånne oppdrag, vil det kvalifisere oss for flere oppdrag i det grønne skiftet, mener Muren.

### Ringvirkninger

Og når norske verft sikrer seg så store kontrakter, så gir det også store ringvirkninger for leverandørindustrien. Leverandørene av design, teknologi, utrustning og hydrogen i pro-

sjektet er alle norske, forteller Leiv Sindre Muren.

- Myklebust er en del av et større industrimiljø, slik det er mange steder langs kysten. Det betyr at det er viktig for distriktene og bosettingen at det går godt for vår næring. Også i dette perspektivet er hydrogenfergene et svært viktig oppdrag. ▶▶

### Våre tjenester:

- Graving
- Vann og avløp
- Riving av bygg og konstruksjoner
- Utomhusarbeid
- Sprenging
- Massetransport
- Teletining
- Tomter og feltutbygging



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



GRAVING - TRANSPORT - FUNDAMENTERING - BRØYTING - DRENERING  
**ALF ISAKSEN MASKIN AS**  
MASKINENTREPRENØR - TLF.: 907 60 081 / 82 - www.alfisaksen.no

**Entreprenørbransjen sliter. Høyere renter maner til forsiktighet blant store og små utbyggere. De store nordnorske bygg og entreprenørselskapene har likevel klart å holde hjulene i gang og aktiviteten oppe, gjennom 2023. I 2024 kan det bli vanskeligere.**

## Nordnorske entreprenør og eiendomsutviklere:

# 6 selskap over milliarden i 2023

Av – Knut Ørjasæter

I 2023 hadde de 27 største nordnorske bygg- og entreprenørselskapene en samlet omsetning på rett i overkant av 27 milliarder kroner. I 2022 var den tilsvarende samlede omsetningen på i underkant av 26 milliarder kroner. Samlet omsetning økte med vel 5 prosent fra 2022 til 2023. De 27 selskapene vi har tatt med på vår liste er alle med en omsetning på over 250 millioner kroner i 2023.

Virksomheten til selskapene spenner vidt. Det er alt fra rene

bolig og leilighetsutbyggere/-utviklere, til vei, tunnel- og brobyggere som Norasfalt eller Leonhard Nilsen & Sønner, til tekniske entreprenører som tar ansvar for elektriske installasjoner eller VVS som Elektrogruppen eller Haaland-konsernet.

### Bedriftene i milliardklubben:

#### Consto-gruppen

Suverent øverst på listen over nordnorske entreprenører finner vi Consto. Det er et av landets ledende konsern innenfor bygg, anlegg og industri og over 3 ganger større enn nr. 2 på listen,

LNS. Consto Holding AS er morselskap for to selvstendig operative forretningsområder; eiendomsutvikling som skjer gjennom Barlindhaug Eiendom AS og entreprenørkonsernet Consto som utfører bygg- og anleggsvirksomheten. Consto har virksomhet i alle landets regioner, samt byggevirksomhet i Sør-Sverige. Hovedkontoret til konsernet er i Tromsø. Kontoret for anleggsvirksomheten er på Skedsmokorset utenfor Oslo. Den svenske virksomheten ledes fra Karlstad.

#### Vi lykkes ikke alene

Et slagord som brukes som ledetråd for hele konsernet er «Vi lykkes ikke alene. Gode samarbeidspartnere med vilje til samfunnsutvikling er viktige nøkkelpillere hele veien».

Slagordet synes godt i større eiendomsutviklingsprosjekter der konsernet er engasjert. En vesentlig del av eiendomsutviklingen skjer gjennom egne utviklingselskaper/-prosjekter med andre. Dette gjelder eksempelvis 3 selskaper vi finner på listen vår der Consto gjennom Barlindhaug er største deleier; Fløyli, Skjoldnes Hage og Kalfarveien Fjellside. Her har Consto indirekte eierskap på mellom 38 og 50 prosent i hvert av utbyggingselskapene der andre er med som investorer.

Slagordet virker å ha enda mer omfattende betydning enn nevnt over.

#### To brødre store i både nr. 1 og nr. 2 på listen

Det er verd å legge merke til at Roger Adolfsen sammen med



Suverent øverst på listen over nordnorske entreprenører finner vi Consto. Det er et av landets ledende konsern innenfor bygg, anlegg og industri og over 3 ganger større enn nr. 2 på listen, LNS. Consto Holding AS er morselskap for to selvstendig operative forretningsområder; eiendomsutvikling som skjer gjennom Barlindhaug Eiendom AS og entreprenørkonsernet Consto som utfører bygg- og anleggsvirksomheten. Her fra konsernets hovedkontor i Sjølundveien på Tromsøya. Foto: Dag-Håvard Danielsen

broren Kristian sitter med i overkant av 20 prosent av samlede utestående aksjer i Consto AS. De samme brødrene kjøpte ved sist årsskifte i tillegg 20 prosent av nr. 2 på milliardlisten, som er Leonhard Nilsen-konsernet. Det skjedde etter at deler av familien Nilsen gjennom Lovik Holding AS, solgte seg ut av LNS med en gevinst på over 300 millioner kroner. Brødrene har også investert parallelt med Barlindhaug/Consto i Fløyli AS.

#### LNS-konsernet

LNS har spesialisert seg på å arbeide under vanskelige arktiske forhold. Selskapet har vært og er engasjert på Svalbard, Island, Grønland og på Færøyene. Konsernet fremstår som både anleggs-/gruveentreprenør og gruveeier og har 13 datterselskaper og 2 tilknyttede selskaper. En finner LNS engasjert i større veibyggingsprosjekter og tunnelbygging både i Norge og flere steder i utlandet.

Verdien av LNS-konsernet ble satt til 788 millioner kroner i forbindelse med Adolfsenbrødrenes inntreden i LNS. LNS-sjef Frode Nilsen uttalte i denne forbindelse:

- Etter en omfattende og grundig prosess går Adolfsen Group inn på eiersiden i LNS-konsernet. Adolfsen Group ledes av Kristian og Roger Adolfsen som begge er oppvokst i, og har sterke røtter til, LNS sin egen hjemkommune, Andøy. De investerer i et bredt spekter av sektorer.

Å få Adolfsen Group inn på eiersiden i LNS vil styrke konsernet samtidig som at vi får

kunnskapsrike mennesker med på laget. Vi har kjent brødrene Adolfsen siden skoletiden, og min far Malvin var aktiv i politikken sammen med Kristian. Vi har også samarbeidet på eiersiden i Rana Gruber og LNS Mining gjennom mange år. At de kommer inn som eiere i konsernet vil gi oss nye muligheter og bidra til at LNS står støtt i møte med fremtiden.

Kristian Adolfsen repliserte:

- Vi hatt et nært samarbeid siden 2016 da vi ble medeiere i LNS Mining og gjennom utviklingen av Rana Gruber som vi i 2022 tok på hovedlisten på Oslo Børs. Med vår nordnorske bakgrunn deler vi de samme verdiene, er uformelle men profesjonelle, og ser muligheter utenfor vårt nærområde. I tillegg er vi komplementære på kunnskap. LNS har unik kompetanse i sin bransje, mens vår styrke er finansiering, strategi og forretningsutvikling. Resultatene fra tidligere samarbeid viser at vi utfyller hverandre godt.

Alt har imidlertid ikke vært en dans på roser. I 2023 måtte et av hovedselskapene i Adolfsensfæren, Hi Capital AS, ta nedskrivninger og tap på 37 millioner kroner i LNS Mining AS.

I Rana Gruber har det vært gevinster i 100-millionersklassen til fordeling mellom partene. Fortsatt sitter LNS-konsernet med 15 prosent av det børsnoterte selskapet. Denne investeringen ble ved sist årsskifte reklassifisert fra å være et tilknyttet selskap til å bli en finansiell investering hvilket indikerer at LNS-konsernet vil





**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**

**Mobit Breivika er din lokale leverandør av Mobil og IT**

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




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

**Nord-Norges største entreprenør og eiendomsutviklere**

Selskap	Kommune	Driftsinntekter					Årsresultat					Antall ansatte	Kommentar
		2023	2022	2021	2020	2019	2023	2022	2021	2020	2019		
1 CONSTO AS/CONSTO HOLDING AS inkl. Barlindhaug Eiendom AS	Tromsø	10 382 972	10 743 535	8 086 871	6 674 909	5 681 312	-307 100	208 060	170 772	-20 988	90 189	1 309	Landsdekkende entreprenør, utbygger og eiendomsutvikler med aktivitet også i Sverige
2 LEONHARD NILSEN & SØNNER EIENDOM AS/ LEONHARD NILSEN & SØNNER AS (LNS)	Andøy	3 102 529	2 712 149	2 891 418	2 111 998	2 074 042	-29 368	256 249	758 323	158 796	34 450	605	Veier, tunneler og gruver underarktiske forhold.
3 PEAB BYGG AS/Bjørn Bygg Hovedkontor	Tromsø	1 610 661	1 674 090	1 591 972	1 392 562	1 374 336	145 254	-38 932	17 245	-767	28 269	450	Eid av det store svenske PEAB konsernet
4 ECONOR HOLDING AS	Tromsø	1 171 463	1 388 896	1 142 982	962 053	i.a.	3 803	489	16 095	30 098	i.a.	127	
- Econor AS	Tromsø	1 143 815	1 105 142	766 346	736 320	774 260	-32 110	-20 284	12 058	16 036	24 685	275	
5 KRONSTEINGRUPPEN AS inkl. Kronstein Entreprenør	Sortland	1 089 850	951 732	789 061	695 864	649 690	41	52 003	10 204	-15 164	-6 224	266	Driver også med handel i byggvarer i tillegg til entreprenørvirksomhet
6 ELEKTRO AS	Bodø	1 015 337	954 405	908 624	841 691	949 838	28 640	34 393	11 540	30 854	47 004	690	Tilbyr i hovedsak totaltekniske løsninger innen elektro og VVS
7 GUNVALD JOHANSEN HOLDING AS	Bodø	804 932	994 347	1 071 095	970 258	916 392	-56 728	8 726	13 883	32 074	113 893	285	
- Gunvald Johansen Bygg AS	Bodø	369 995	602 066	650 716	640 820	484 951	-62 841	-19 732	-16 616	2 697	1 667	115	Sliter med svært utfordrende 2023, med store tap og omsetningsfall på 38%
8 SVEVIA NORGE AS eid av svenske Svevia	Mosjøen	798 331	662 234	570 236	450 434	427 880	-12 617	-14 861	-471	-14 270	-2 480	105	Tilbyr i hovedsak totaltekniske løsninger innen elektro og VVS
9 HAALAND HOLDING AS	Mo i Rana	796 105	533 733	396 464	313 889	252 301	-57 312	-18 149	41 516	38 148	49 515	330	
10 PERFECT TEMPERATURE GROUP AS	Tromsø	656 449	512 040	423 141	398 630	220 146	8 330	11 303	-101	-13 609	-6 071	2	Eid av svenske Nordic Climate Group på AB
- PTG kuldeteknikk AS	Narvik	308 466	325 767	219 902	200 545	209 935	7 096	20 772	12 178	7 433	312	2	Del av svensk eiede Nordic Climate Group
11 NORDASFALT AS	Bodø	646 930	603 997	546 752	458 411	509 918	18 305	16 432	17 304	23 646	12 087	203	Eid 50 prosent av PEAB og resten lokal nordnorske interesser
12 HARALD NILSEN HOLDING AS	Alta	610 251	512 370	411 742	240 940	285 137	38 964	30 936	40 742	26 046	27 759	110	
13 WILLIAM EIENDOM AS	Tromsø	539 152	530 492	820 238	1 075 451	523 635	-22 969	27 022	56 288	4 270	-19 481	17	Entreprenørvirksomheten-avvikles
- Vervet AS	Tromsø	322 866	313 841	314 368	195 683	1 268	15 013	129 337	60 973	19 080	-1 810	0	
- Pilar Entreprenør AS	Tromsø	9 435	203 112	581 942	727 291	i.a.	-42 347	-122 079	4 487	-11 712	i.a.	1	
- Totalrenovering AS	Tromsø	87 728	100 835	109 761	120 323	375 523	5 220	5 150	3 959	3 654	461	51	
14 CONCEPT EIENDOM AS	Finnsnes	482 757	487 745	500 282	445 329	202 953	18 186	-8 144	5 562	-45 671	-35 727	17	
- Norsk Boligutvikling AS	Finnsnes	314 740	-4 417	3 103	125 622	96 365	28 493	-9 726	-6 236	-4 064	-4 143	5	
15 ANLEGG NORD AS	Alta	389 994	430 915	292 749	244 914	241 155	14 843	12 931	-129	8 162	7 922	34	
16 FLØYLIA AS	Tromsø	365 604	263 494	i.a.	i.a.	i.a.	26 125	16 732	i.a.	i.a.	i.a.	0	Deleid av Bralindhaug/Consto ingen ansatte, leier inn arbeidskraft
17 AS OSCAR SUNDQUIST	Bjørnevåtn	349 283	162 176	94 481	127 537	96 297	9 742	8 081	2 962	12 239	-1 857	115	
18 MÅLSELV MASKIN & TRANSPORT AS	Karlstad	309 606	256 289	238 422	234 922	213 133	42 380	26 795	32 491	32 315	27 383	71	Del av AF gruppen
20 BULLDOZER MASKINLAG AS	Sortland	304 513	279 547	281 796	285 036	192 055	1 660	-4 180	7 720	6 906	4 192	7	
21 SKJOLDNES HAGE AS	Tromsø	293 749	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	-8 970	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	0	Deleid av Bralindhaug/Consto ingen ansatte, leier inn arbeidskraft
22 KALFARVEIEN FJELLSIDE AS	Tromsø	287 541	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	4 078	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	0	Deleid av Bralindhaug/Consto ingen ansatte, leier inn arbeidskraft
23 OR BERGESEN HOLDING AS	Straum-sjøen	287 344	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	11 012	i.a.	i.a.	i.a.	i.a.	10	Eid av Ottar Bergesen Holding AS
24 FROST KRAFTENTREPRENØR AS	Bodø	283 384	293 680	308 132	387 606	430 693	-5 735	-31 832	-24 039	7 356	7 853	124	Eid av Bodø Energi og Troms Kraft
25 JM HANSEN AS/JM HANSEN HOLDING AS	Tromsø	273 331	267 105	212 958	204 595	194 690	16 170	12 174	-2 998	9 730	1 623	161	
26 RØM HOLDING AS/ROALD MADSEN	Tromsø	264 519	354 182	271 695	273 242	i.a.	3 616	-28 418	-28 667	-690	i.a.	91	
27 ØKSNES ENTREPRENØR EIENDOM AS	Myre	259 511	406 796	340 757	306 545	339 647	-18 066	-20 393	-1 271	-7 960	619	99	
24 MEYERSHIP AS	Mo i Rana	132 923	133 982	139 320	115 390		2 718	3 081	-7 623	1 463		70	Spedisjon
25 RASMUSSEN TRANSPORT AS	Napp	124 623	120 948	99 404	79 889		6 910	5 567	-220	-2 453		45	Gods og varetransport
26 TROMS TAXI AS	Tromsø	119 424	103 833	99 174	79 553		2 943	2 071	1 274	727		9	Drosje og persontransport
27 BUSSRING AS	Tromsø	117 006	127 841	68 525	71 309		-4 174	9 720	-2 769	-1 760		136	Turbil transport

Kilde: Forvalt og selskapene  
i.a. = ikke aktuelt

selge seg ned gitt rett pris og tidspunkt. Samtidig ble vel 2 millioner aksjer solgt og eierandelen gikk ned fra vel 20 prosent til 15 prosent. Det ga rundt 140 millioner inn i LNS-kassen. Dagens kurs på Rana Gruber kan gi mellom 410 og 420 millioner kroner inn i LNS-kassen ved salg av resterende aksjer.

Familien Nilsen sitter fortsatt med 80 prosent av LNS-konsernet gjennom en rekke investeringsselskaper; Tuncomp AS (28,6 %), Malmat Invest AS (21,6 %), ØSN Invest AS (15,5 %), BBN Invest AS (13,1 %) og Hålogaland Anlegg AS (1,2 %). Adolfsen-brødrene eier sine aksjer (20,0 %) gjennom Hi Capital AS.

**PEAB, svenske med sete i nord**

Det svenske PEAB-konsernet er en gigant innen skandinavisk bygg- og anlegg. Konsernet har over 14.000 ansatte og har en omsetning på over 63 milliarder

norske kroner. Hovedkontoret ligger i Sør-Sverige, nærmere bestemt i Förslöv i Skåne. I Norge har PEAB cirka 1.800 ansatte og en årlig omsetning på vel 7,5 milliarder kroner der PEAB Bjørn Bygg er en av Nord-Norges største entreprenører med cirka 450 ansatte og en omsetning på 1,6 milliarder kroner. PEAB Bygg markedsfører seg under tre merkevarer: PEAB på Østlandet, PEAB K. Nordang på Vestlandet/ Nord-Vestlandet og PEAB Bjørn Bygg i Nord-Norge.

PEABs nordnorske virksomhet er en av de største entreprenørbedriftene i Nord-Norge.

**Econor**

Sammenliknet med flere av de andre store entreprenørbedriftene er Econor et ungt selskap. Selskapet ble etablert i 2005. Econor driver bredt innen bygg og anlegg og påtar seg byggeoppdrag som skoler, næringsbygg, omsorgsboliger, studentboliger, politihus, forretnings-

bygg, hoteller, produksjonslokaler, med mere.

**Kronsteingruppen**

Kronsteingruppen er lokalisert i Midtre Hålogaland og er regionens største leverandør av entreprenørtjenester og i tillegg stor på salg av byggevarer. Konsernet har blant annet 5 XL-butikker. Kronsteingruppen profilerer seg som totalleverandør av nybygg og anleggsarbeid i tillegg til rehabiliteringer. Hovedkontoret ligger på Sortland, med datterselskaper i Harstad, Hadsel, Kvæfjord og Evenskjer, i tillegg til på Sortland.

Selskapet ble etablert for 60 år siden av Oddmund Pedersen og Sverre Jensen. De to pionerene skaffet seg erfaring på hver sin kant. Oddmund jobbet som tømmer og snekker, Sverre som jernbinder og murer. De to vant anbud på en ny sykestue i Sortland og startet Sortland Entreprenørforretning som

siden har blitt til SE-gruppen og nå Kronsteingruppen. Navneendringen kom i 2020 som en følge av at konsernet hadde vokst ut over Sortlands grenser og en ville at navnet skulle gi rom for videre vekst utenfor tidligere geografisk nedslagsfelt.

**Elektro**

Elektro er et konsern som har spesialisert seg på Elektro- og VVS for å kunne tilby totaltekniske løsninger. Både gjen-

nom oppkjøp og organisk vekst har konsernet bygget seg opp. I dag består konsernet av 15 datterselskaper.

Også Elektro har vokst frem fra en sped begynnelse mange tiår tilbake i tid. Elektro AS ble stiftet av Arne Jenssen i 1946. Ledelsen har gjennom årene klart å gjøre konsernet til en av de toneangivende tekniske entreprenørene i Nord-Norge.



**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.**

- Containerutleie
- Avfallsbehandling
- Tomming av septikk
- Tankrengjøring
- Sugebiltjenester
- ADR Transport

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

# Bussring - en av få



Bussring har klart å holde stand der tidligere konkurrenter er spist opp av store operatører som i stor grad lever av å tilby rutebussvirksomhet til fylker og kommuner. Her fra selskapets Tromsø-kontor, som ligger strategisk vegg i vegg med Nordic Last og Buss sine verksteder/kontorer og som har agentur på Volvo's busser og lastebiler i nord. Foto: Dag-Håvard Danielsen

**Tidligere har det vært en rekke nordnorske buss-selskaper som har vært engasjert i rute og busstrafikk. Nå er så å si alle borte. De som var, er blitt del av Connect, Nobina og liknende. Bussring er alene om å være en familieeid, betydelig nordnorsk bussoperatør.**

## Av – Knut Ørjasæter

Selskapet har hatt en forholdsvis kraftig vekst de siste årene der omsetningen gjorde et kraftig hopp på over 80 prosent fra 2021 til 2022. Dette er et nivå på omsetningen som selskapet klarte å holde i 2023. Inn-tjeningen har variert med mindre underskudd til rekordåret 2022 da selskapet satt igjen med nærmere 10 millioner kroner i pluss etter at alle regninger var betalt.

Bussring er i dag Norges største turné-transportør. Selskapet er Nord-Norges største turbuss-

operatør med vel 40 turbusser, minibusser og VIP-biler og med over 100 ansatte. Hovedkontoret ligger i Nordreisa i Nord-Troms. Det ble etablert under vanskelige kår i 1957.

Blant kundene finner vi Arctic Race of Norway, Forsvaret i indre Troms og Flybuss-virksomhet i Tromsø samt at de er turnebuss for Riksteatret. I samarbeid med kolleger i Sverige og Finland har Bussring etablert Arctic Route for å få del i den økte turisttrafikken som har kommet til Nord-Norge etter pandemien. Noen av disse rutene er svært lange, som eksempelvis Tromsø-

Kabelvåg som tar 13 timer inkludert ferger eller Narvik-Å i Lofoten som tar mellom 11 og 12 timer. Dette krever komfortable busser.

Daglig går det buss mellom Tromsø og Rovaniemi (Finland) i vinterhalvåret. Videre mellom Tromsø og Narvik, Tromsø og Lyngen, Tromsø og Storslett, og mellom Tromsø og Skjervøy. Om sommeren har Bussring daglige ruter til Lofoten fra både Tromsø og Narvik.

Bussring har klart å holde stand der tidligere konkurrenter er spist opp av store operatører



Selskapet er Nord-Norges største turbussoperatør med vel 40 turbusser, minibusser og VIP-biler og med over 100 ansatte. Volvo synes å være Bussring's foretrukne turbussmerke. Foto: Dag-Håvard Danielsen

som i stor grad lever av å tilby rutebuss-virksomhet til fylker og kommuner.

► Bussring er i dag Norges største turné-transportør, og Nord-Norges største turbussoperatør.



Kontakt oss for vurdering av alle typer løsninger du mener er aktuelle for deg selv og dine transportoppdrag. Vi har lært oss mye om dette og leverer alle produktene du trenger og det fra en topp produsent.



**Norske Närko AS**

Salg/Daglig leder  
Erik Fagerholm  
934 82 900  
erik@norskenariko.no

---

Salg  
Lars Erik Fagerholm  
400 80 380  
lars Erik@norskenariko.no

---

Delelager/Teknisk  
Øyvind Leirvik  
901 38 602  
oyvind@norskenariko.no

Vi har full oversikt over reservedeler til ditt Närko produkt, nyere og gammelt! Mye på lager/skaffer alt. Prøv oss på pris!

**www.norskenariko.no**

OTTO OLSEN



LEVERANDØR AV OLJEKJØLERE OG KOMPRESSORER








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

**Siden det australske selskapet Mineral Commodities Ltd overtok Skaland Graphite AS i 2019 har selskapet tapt over 100 millioner kroner til sammen. Nå har det australske eierselskapet havnet i store økonomiske problemer og Skaland Graphite AS skal selges.**

## Skaland Graphite:

# LNS overtar igjen

Av – Knut Ørjasæter

De økonomiske vanskelighetene skyldes blant annet problemer ved gruvedrift i Sør-Afrika. Et skip gikk på grunn i juli i år og forurenset områder der selskapet har gruvedrift og gruverettigheter. Fartøyet slapp ut 500 tonn fyringsolje i tillegg til store mengder gjødsel som havnet i havet før skipet brøt sammen.

I kjølvannet av dette har de økonomiske problemene tårnet seg opp. Ansatte i Sør-Afrika har fått beskjed om at de ikke vil få utbetalt lønnen som avtalt. Mineral Commodities Ltd har også bedt seg frivillig strøket fra handel på den australske børsen. Da må hull tettes og penger skaffes der det er mulig, og Skaland Graphite er på vei ut.

LNS overtagelse er i sluttfasen. Etter det Nordnorsk Rapport erfarer sitter LNS-ledelsen og Frode Nilsen nå og går gjennom grafitt-virksomheten, en såkalt «due diligence» med tanke på overtagelse. LNS kjenner virksomheten godt fra tidligere. Det var LNS som i 2019 solgte Skaland Graphite til det australske selskapet. Prisen som den gang ble betalt var i størrelsesorden 80 millioner kroner. Med seg som investorer har LNS det britiske private investeringsselskapet Graphite Capital. LNS har lagt vekk annen gruvedrift. På Grønland gikk nylig selskapet de hadde som drev med rubinutvinning konkurs. Eierskapet i Rana Gruber AS er redusert til 15 prosent og er reklassifisert fra tilknyttet selskap til finansiell investering. Da er Skaland Graphite av interesse for Frode Nilsen & Co. Allerede for et år siden ble Arctic Graphite AS stiftet.

En årsak til de dårlige tallene fra Skaland Graphite skal være maskiner som bryter sammen og som har krevd omfattende vedlikehold for å opprettholde driften. Årsproduksjonen er vel 12.000 tonn grafitt årlig med et karboninnhold på mellom 85 og 99 prosent, som regnes som svært bra.

### Lang historie

Skaland Graphite AS er et norsk-etablert gruveselskap som ble opprettet i 2003. Det var en videreføring av driften til

Skaland Grafittverk, som ble grunnlagt i 1917. Innen produksjon av krystallinsk grafitt er selskapet det fjerde største i verden utenfor Kina og det største i Europa. Produksjonen foregår ved Trælen på Senja i Troms. Etter en konkurs ble Skaland eid av Elkem i perioden mellom 1991 og 1994. Senere har selskapet vært eid av tyske, engelske og norske interesser. Da LNS solgte Skaland Graphite AS i 2019 sa Frode Nilsen til Nordlys:

- Vi har valgt å selge. Kjøperen skal videreutvikle selskapet, og vi er sikre på at dette blir bra for Senja-samfunnet. Det er en helhetsvurdering som ligger til grunn for beslutningen om å selge. Vi ønsker å spisse virksomheten vår og konsentrere oss om færre områder enn i dag. Grafitt er veldig spesielt. MRC Ltd har bedre forutsetninger for å utvikle dette gruveprosjektet, sier Nilsen.

Etter de store tapene kan det vise seg at Nilsen & Co er bedre utviklere av Skaland Graphite AS enn et selskap på andre siden av kloden, i forhold til der mineralforekomsten faktisk er.



Skaland Graphite's kontor- og prosessanlegg på Skaland i Senja. Foto: Dag-Håvard Danielsen



Årsproduksjonen er vel 12.000 tonn grafitt årlig med et karboninnhold på mellom 85 og 99 prosent, som regnes som svært bra. Foto: Dag-Håvard Danielsen



"Adgang forbudt for uvedkommende". LNS er velkommen. Foto: Dag-Håvard Danielsen

KJØPESENTER FOR TRANSPORTLØSNINGER  
www.meyership.no

# Nytt liv for Sulitjelma?

En nylig signert avtale mellom rettighetshaverne i EMX Royalty Corporation og investeringsfondet Alpha Future Funds kan resultere i ny aktivitet i det tradisjonsrike gruveområdet.



Sulitjelma. Parti fra Furulund.

Foto: J. E. Nahlin,

I 1913, da selskapet var på sitt største, hadde de hele 1750 ansatte, mens den engang isolerte fjellbygdas befolkning hadde vokst fra omkring 50 innbyggere i 1890 til nesten 3000 i 1910! Foto: Creative Commons / J. E. Nahlin

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

EMX er et internasjonalt selskap, notert på New York børsen, som spesialiserte seg på å identifisere og kjøpe lisenser/prospekter for leting etter mineraler. Deretter anvender de sin spesialkunnskap og ny teknologi til å øke verdien på prospektene gjennom å påvise potensielt nye ressurser og utarbeide planer for ytterligere leting. Til slutt markedsføres og selges prospektene under avtaler som sikrer EMX kontant betaling, samt royalties (andel av utbyttet) på eventuell produksjon. Ikke ulikt leteselskaper offshore.

EMX har en stor portefølje av prospekter i Norge, deriblant i Sulitjelma. Der har de nå inngått en avtale som kan resultere i ny mineralutvinning i området.

## Bruker 42 millioner over fem år

I august meldte EMX at de har signert en lete- og opsjonsavtale for sitt Sulitjelma-prosjekt i Norge til Alpha Future Funds S.C.S, et privat Luxembourg-basert selskap.

Avtalen gir EMX en kontantbetaling på 50.000 US dollar, omkring 525.000 kroner for en ettårig opsjon på området. I løpet av det året må Alpha gjennomføre en rekke arbeidsforpliktelser i prospektet, men ingen av partene har oppgitt hva disse arbeidsforpliktelsene består i. Om Alpha deretter velger å gå videre med avtalen - "utøve opsjonen" - forfaller ytterligere betalinger til EMX for opsjoner. I tillegg vil Alpha forplikte seg til å bruke et samlet beløp på 4.000.000 US dollar, omkring 42 millioner kroner, på prosjektet de neste fem årene.

Til slutt må Alpha "gi EMX en ubegrenset 2 prosents NSR royalty (andel av bruttosalg av mineraler) på prosjektet, samt levere visse milepælsbetalinger knyttet til

åremålsdatoer og oppstart av kommersiell produksjon.

## Ser også på andre prosjekter

Alpha er ifølge EMX "et velkapitalisert investeringsfond med eget teknisk team som søker å revitalisere Sulitjelma-distriktet gjennom ytterligere investeringer og leting." EMX forteller videre at Alpha også gjennomgår andre prosjekter i hele regionen for ytterligere oppkjøpsmuligheter. Slike prosjekter er det flere av da Sulitjelma ligger i det såkalte VMS-beltet (vulkansk massiv sulfid) i Nord-Midt-Norge, hvor en rekke gruver ble drevet fra 1600-tallet til 1990-tallet.

Sulitjelma-distriktet produserte ifølge EMX over 25 millioner tonn med gjennomsnittlig 1,84 prosent kobber, 0,86 prosent sink, 10 gram per tonn sølv og 0,25 gram per tonn gull. Da gruvene stengte på tidlig 90-tall lå betydelige, kjente ressurser igjen i bakken.

## Ny datatolkning, nye ressurser

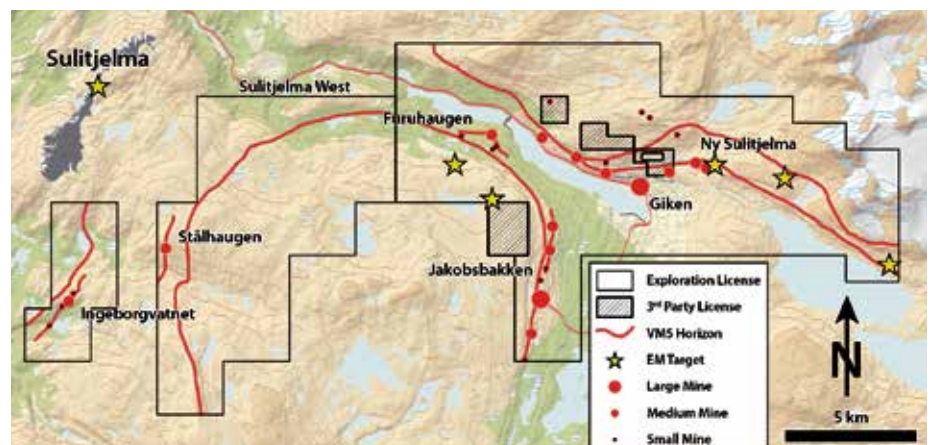
I 2014 utførte geologer en såkalt "Versatile Time Domain Electromagnetics (VTEM)-undersøkelse," grovt sett en elektromagnetisk undersøkelse fra fly, over området. Dataene fra denne undersøkelsen har nå blitt tolket på ny, og flere potensielle ressurser har blitt påvist i områder man tidligere ikke har boretestet.

Videre har geologene digitalisert historiske data fra den tidligere gruvedriften, tatt en rekke nye jordprøver og laget 3D-modeller for å identifiserte boremål for neste fase av letingen.

- Denne transaksjonen er nok et eksempel på gjennomføringen av EMXs forretningsmodell for å tilby nøkkelferdige og boreklare leteprosjekter til partnerselskapene i bytte mot royalty-interesser, meldte EMX i forbindelse med avtaleinngåelsen.



Sulitjelmas stolte gruvehistorie begynte da samiske Mons Petter rundt 1858 fant kobber- og svovelkis i området. Foto: Creative Commons / Mittet & Co



De røde linjene viser mineraliseringen - hvor ressursene typisk finnes - og stjernene viser EMXs identifiserte letemål. Kart: EMX

## Fakta: Gruvedrift i Sulitjelma

Sulitjelmas stolte gruvehistorie begynte da samiske Mons Petter rundt 1858 fant kobber- og svovelkis i området. En begrenset undersøkelsesdrift ble i etterkant drevet sporadisk, men det var først da den svenske industrimannen Nils Persson i 1887 sikret seg rettighetene til forekomsten, at utviklingen fikk fart.

Undersøkellesarbeid slo fast at forekomsten var drivverdige, og i 1891 ble Sulitjelma Aktiebolag etablert.

Bedriften og stedet opplevde en nærmest eksplosjonsartet utvikling.

Gruveselskapet produserte både svovelkis og kobber og ble allerede tidlig på 1900-tallet landets største bergverk og nest største industribedrift.

I 1913, da selskapet var på sitt største, hadde de hele 1750 ansatte, mens den engang isolerte fjellbygdas befolkning hadde vokst fra omkring 50 innbyggere i 1890 til nesten 3000 i 1910!



# Opp- og nedtur

Under andre verdenskrig ble Sulitjelma Gruber ansett for å være så viktig for tysk krigsindustri, at produksjonen ble holdt i gang til tross for at Gestapo visste at ansatte drev illegale aktiviteter.

Okkupantene unnlot angivelig å gripe inn ettersom de fryktet at arrestasjon av nøkkelpersonell ville ramme produksjonen.

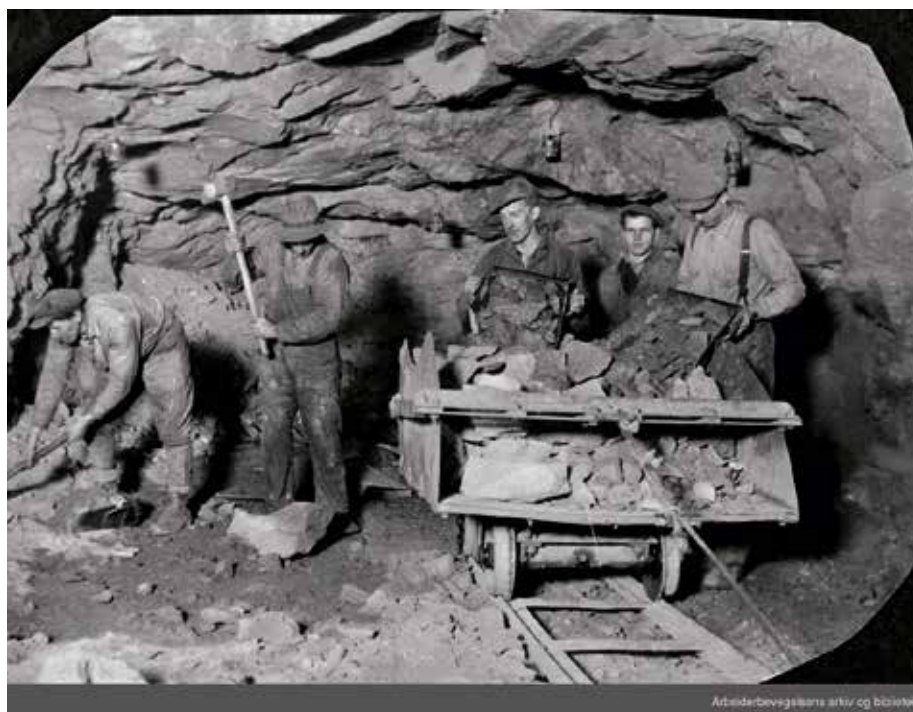
Etterspørselen etter Sulitjelmas produkter var stor etter krigen og for å håndtere transporten ble Sulitjelmabanen mellom Sulitjelma og Finneid ved Skjerstad-

fjorden i Nordland ferdigstilt i 1956. Før dette gikk transporten både med tog og dampskip.

Oppgangstidene etter andre verdenskrig gikk over i usikkerhet da kobberprisene gjorde et kraftig fall i 1975. Den svekkede lønnsomheten som fulgte førte til rasjonaliseringer av driften og oppsigelser.

I 1983 hjemfaldt bergverkskonsesjonen til staten som dermed overtok gruvedrifta. Den siste rest av bergverksdrift i Sulitjelma ble lagt ned i 1991.

Kilde: Wikipedia/Nordlandsmuseet



Et arbeidslag i en av Sulitjelma-gruvene, 1932 eller 1933. Ukjent fotograf/Arbeiderbevegelsens arkiv og bibliotek - Creative Commons

# Gull i grønne steiner?

Bortsett fra et par cupgull i fotball på Tromsø I. L. tilbake i forrige århundre, har det vært skrint med funn av det edleste av metaller i Tromsø. Kan dette kanskje endre seg?



Gryteklart gullprosjekt ved regnbuens ende? Ringvassøya fotografert av Tom Sigvald Jensen - Creative Commons

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

Nord for Tromsø by, på Ringvassøya, ligger det lite utforskede Arktiske Ringvassøya grønnsteinsbeltet. For oss ikke-geologer sier ikke navnet mye, men dette er altså den nordvestlige forlengelsen av det som på "nynorsk" kalles Central Lapland Greenstone Belt

(CLGB). CLGB er vert for flere metallforekomster, inkludert Kittilä-gruven i finsk Lappland, Europas største gullgruve, hvor eierne Agnico Eagles Oy årlig produserer over seks tonn gull.

Prospektet på Ringvassøya utformes nå som et prosjekt for markedsføring mot potensielle kjøpere.

## Gryteklare prosjekter

Tilbyder av prosjektet er EMX, et internasjonalt selskap spesialisert på å kjøpe lisenser/prospekter for leting og utvinning av mineraler, for så gjennom spesialkunnskap og ny teknologi øke verdien på prospektene. Barnemyten om å finne en gryte med gull ved regnbuens ende blir kanskje

ikke virkelig, men om selskapets uttalte forretningsidé står til troende, byr de på gryteklare gullprosjekter.

Når selskapet er ferdig med forarbeidet og starter markedsføringen, kommer prosjektene med å utarbeide planer for ytterligere leting etter eksisterende ressurser. Forts. neste side



Johannes Holzäpfel, EMX Exploration Manager (leteansvarlig) for Europa: - Vi tok flere tusen jordprøver og analyserte alt innholdet. Vi tok også sedimentprøver og fant overbevisende resultater, men jeg tror investorer er forsiktige med å investere i Norge for en gullhistorie. Foto: EMX

**elme**  
MAGNETS  
Quality lifting

**Løftemagneter og Metallseparatorer**

Egen produksjon, reparasjon og service



elmemagnets.com

info@elmemagnets.com

Tel: +46 476-150 05

ÄLMHULTS EL-MEK AB

Vi vil frigjøre tid for deg, ved å gjøre regnskapet papirløst. Ønsker du å starte virksomhet, ta kontakt.



VSK Regnskap AS  
Torsvågveien 2107, 9136 Vannareid  
Tlf.: 77 74 97 60 • E-post: post@vskas.no  
www.vskas.no/regnskap

Forts. fra forrige side

I dette tilfellet heter gryteretten Tromsø Au, etter det periodiske systemets betegnelse for grunnstoffet gull.

**Tidligere lite utforsket**

Mineralforekomstene i Ringvassøya grønnsteinsbelte har aldri vært utsatt for noen grundig oppfølging, mener EMX.

Dette understøttes i noen grad av Norges Geologiske undersøkelser (NGU), som i 1998 laget rapporten "Gullundersøkelser på Ringvassøy, sammenstilling av tidligere prospektering og feltbefaring i 1997." I rapporten konkluderes det med at "forståelsen for gullmaldannelsen fortsatt er liten," for så å gi en rekke anbefalinger for hvilke undersøkelser og kartlegginger som burde foretas.

**Fokusområder bekreftet**

I 2023 fullførte EMX et regionalt BLEG-program (Bulk leach extractable gold). Dette betyr at malmen vaskes med oksygenholdige vannløsninger av natriumcyanid (blåsyre), slik at selv små gullpartikler løses fra malmen og utvinnes ved elektrolyse. Disse bekreftet eksisterende anomalier og bassenger; i denne sammenheng fokusområder for oppfølging av leting, hevder EMX. Prøver fra nevnte BLEG-program ble samlet inn i samsvar med bransjestandarden "beste praksis" og innlevert til ALS i Malå, Sverige, for analyse.

**Ingen avtale hittil**

Det meste av kartlegging er gjort og prøvene viser at det absolutt finnes muligheter. Så når vil Ringvassøya-prosjektet være klart for markedet?

- Vi mener det har vært det en stund, men så langt ser det ut til at investorene er uenige i den vurderingen, sier Johannes Holzäpfel, EMX Exploration Manager (leteansvarlig) for Europa til Nordnorsk Rapport.

- Det er synd, siden mange resul-

tater så lovende ut ved første øyekast, legger han til.

- Men, det er en del av spillet vi er i. Statistisk sett vil bare et av 100 prosjekt ende opp med en gruve. Dette kan være en av de andre 99. Men kanskje noen andre er smartrere enn oss i fremtiden og vil finne noe der som er verdt å jakte på?

**Gullprospekter langs svenskegrensen**

EMX utvikler også to andre prospekter i grønnsteinbeltet (CLGB) i nord, begge nærmere svenskegrensen; Mauken i Målselv og Gautelis nær Rombaken i Narvik.

Ifølge EMX inneholder Maukenprosjektet "gullmineralisering i orogen stil i den sentrale hovedsonen" i området mellom Stordalshøgda og Myrefjellet, og polymetallisk Au-Ag-Cu-Co (gull, sølv, kobber, kobolt)-mineralisering ved Nordmoen-målet i sørøst.

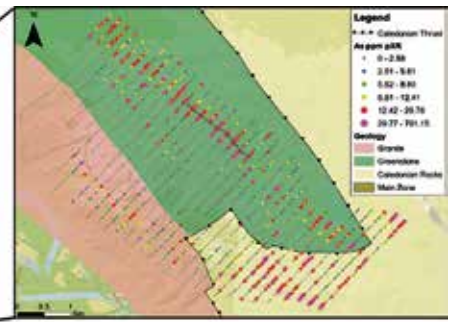
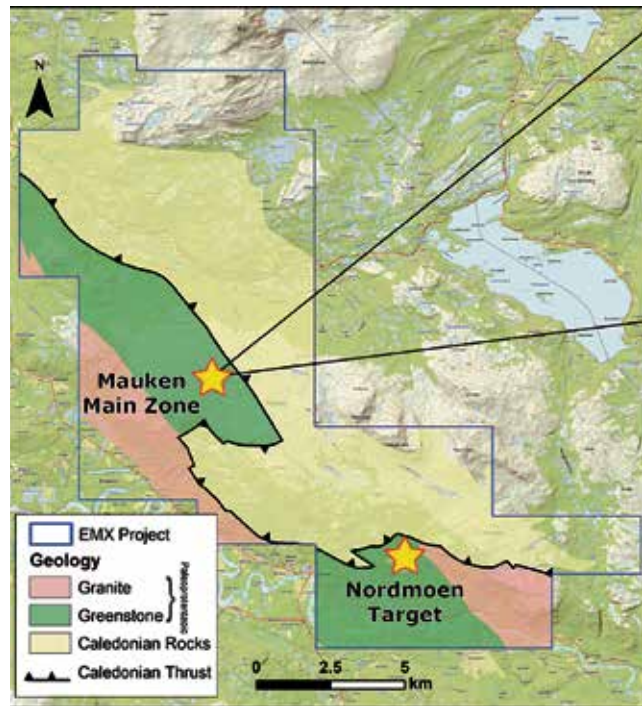
I førstnevnte viste historisk prøvetaking opptil 5,79 gram gull per tonn og flere mineraliserte prøver langs en formasjon på minst 1750 meter. I den andre, Nordmoen-målet, er det historisk gjort prøver som viser 3,1 gram gull per tonn, 136 gram sølv per tonn og 9,2 prosent kobber i malmen. Videre har EMX's feltarbeid vist at bergartene på Nordmoen også inneholder kobolt.

Lengre sør, i Gautelis, har Follidal Verk og Norges Geologiske undersøkelser boret og tatt kjerneprøver fra 12 borehull på 80-tallet, med positive resultat, men det er ikke gjort noe oppfølgingsarbeid, og EMX har ikke utført tilstrekkelig arbeid for å verifisere tidligere analysedata, men anser dem som pålitelige.

**Norge ikke kjent for gullpotensial**

Heller ikke prosjektene i Målselv - Narvik er solgt ennå.

- På samme måte som på Ring-



I disse områdene ved Mauken i Målselv er det potensial for gull, mener EMX. Kart: EMX



Kartet viser hvor på Ringvassøya gullprospektet er å finne. Kart: EMX

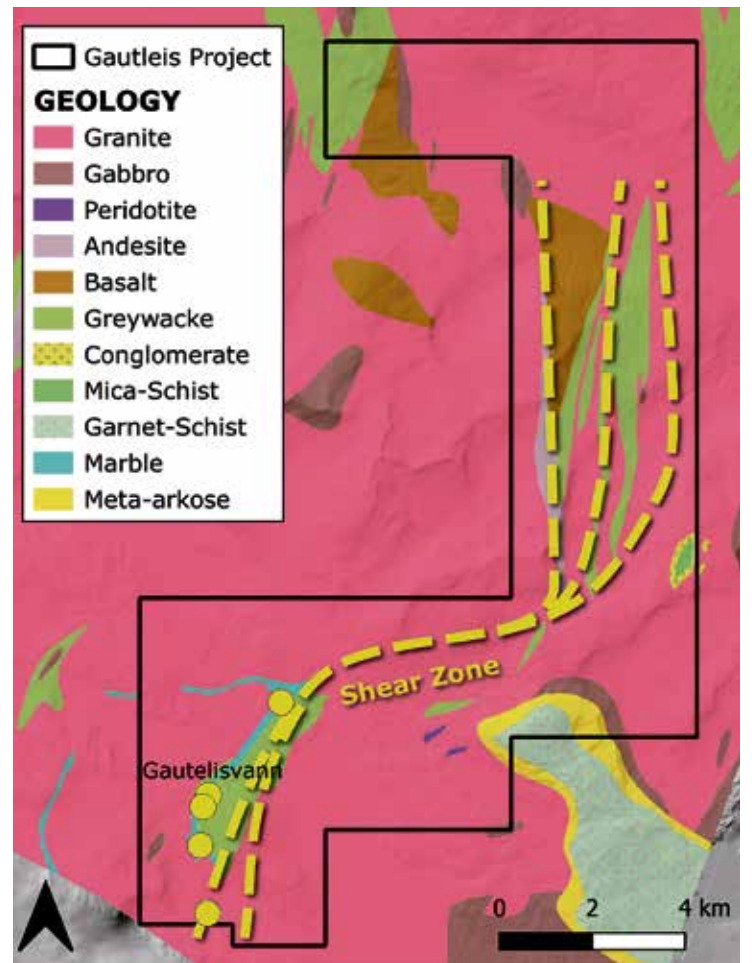
Det er gull i Gautelis i Narvik, men er det nok til å fange investorenes rekker?

vassøya så vi interessante resultater da vi først plukket opp prosjektene, og vi fant også oppmuntrende, gamle rapporter, forteller Holzäpfel.

- Dessverre hadde mye av det tidligere arbeidet gått tapt, så vi måtte gjøre mange ting om igjen. Vi har identifisert store jordanomalier som ser oppmuntrende ut, og jeg tror det ville vært flott om vi kunne finne en partner som er villig til å teste teoriene våre, sier han.

Han legger til at EMX har gjort betydelige jordprøver og feltbesøk de siste to årene.

- Vi tok flere tusen jordprøver og analyserte alt innholdet. Vi tok også sedimentprøver og fant overbevisende resultater, men jeg tror investorer er forsiktige med å investere i Norge for en gullhistorie. I den internasjonale gruveverdenen er ikke Norge kjent for sitt gullpotensial, sier han. - Så folk er nølende.



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



**Ta gjerne kontakt med oss for pristilbud.**



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

Abonner på

**NORD-NORGES NÆRINGS-LIVSAVIS**



Elbilboomen, med tilhørende boom i batteriproduksjonen, skaper økende etterspørsel etter batteri-råvarer som f.eks. sink. Foto: Tesla-fabrikken i Fremont, av Maurizio Pesce - Creative Commons

## Fakta: Gruvedrift i Bleikvassli

Bleikvasslia er en bygd og et poststed i Hemnes kommune, 20 km. sør for kommunesenteret Korgen. Det har vært bosetning i Bleikvasslia siden 1700-tallet, men man skrev 1917 for det ble funnet interessant malm i området.

Malmen ble først undersøkt i 1928–1929, deretter både under og etter andre verdenskrig. Regulær produksjon begynte i 1957. I 1980-årene lå produksjonen på cirka 180.000 tonn råmalm per år. I 1994 var den oppe i 191.000 tonn årlig, med cirka 4 prosent sink og 2 prosent bly. Av dette laget man 12.000 tonn sink-konsentrat og 6.000 tonn sølvholdig bly-konsentrat. Produktene ble skipet ut fra Andfiskå nær Mo i Rana.

Gruvedriften ble innstilt i 1998, etter et kraftig vanninnslag i gruven året før. Siden stengingen har området flere ganger vært undersøkt med tanke på potensiell gruvedrift, men så langt har ingenting konkret materialisert seg.

Kilde: Store Norske Leksikon og Hemnes kommune

# Batteriboom skaper ny interesse for Bleikvassli

Sink utvinnes hovedsakelig fra sinkblende. Foto: NGU



**Elbilboomen og den medfølgende økte etterspørselen etter råstoff til batteriproduksjon kan bli nøkkelen til ny aktivitet i den gamle gruvebygda.**

Av – Bjørn Tore Bjørsvik

EMX Bleikvassli-prosjekt i Hemnes inneholder blant annet Bleikvassli-gruven som ble stengt i 1997. Metallene utvunnet her er høyaktuelle og svært interessante for den nye industrien.

I sin tid produserte gruven i snitt fem millioner tonn malm årlig, inneholdende 4,0 prosent sink (Zn), 2,0 prosent bly (Pb), 25 gram sølv (Ag) og 0,15 prosent kobber (Cu) per tonn. Historisk sett er dette interessante tall, men det er ny tolkning av kjente data som for alvor trigger entusiasmen hos selskapets ledesjef for Europa, Johannes Holzäpfel.

### Mer omfattende enn tidligere trodd

– Jeg var faktisk akkurat der ute, svarer Holzäpfel på spørsmålet om det er noen interesse for Bleikvassli-prosjektet.

– Vi hadde med oss en ledende ekspert på VMS- og SEDEX-systemer. I lang tid har folk diskutert hva slags system det (Bleikvassli red. ann.) kan være. Da vi kjøpte prospektet innså vi kjapt at det kunne være – burde være – et SEDEX-system. Samtidig klassifiserte de historiske rapp-

ortene det stort sett som et VMS! Holzäpfel innser at disse opplysningene har begrenset opplysende effekt på ikke-geologer: Nå lurer du sikkert godt på hvorfor dette burde bry deg og hva som er forskjellen? Han tar sats:

– Begge systemene er kjent for geoforskere for å være store bidragsytere til forsyningen av uedle metaller. Men måten du utforsker for dem - og potensialet for hver av dem - er ganske forskjellige. Vår medbrakte ekspert har forhåpentligvis rett i at vi sannsynligvis har et SEDEX-system. Vi begynner å bli litt tekniske her, men det er bare så spennende, unnskylder han seg.

– SEDEX betyr sedimentær-ekshalative malmer, sier han, og forklarer at implikasjonene for prosjektene er store siden slike systemer ofte er mer omfattende enn VMS (vulkanske og sedimentære bergarter).

Et godt eksempel på et SEDEX-system er Lundin Minings Zinkgruven i Sør-Sverige, hvor de årlig produserer 75.000 – 85.000 tonn sink og 4.000 – 5.000 tonn kobber, i tillegg til sølv og bly.

**Håper noen ser potensialet**  
Ifølge EMX prosjektoversikt er

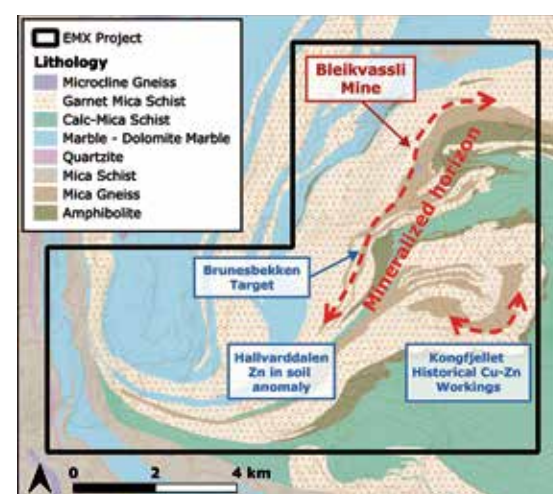
prosjektet boreklart og tillatt, med planlagt to-fase boreprogram. Fase 1 er designet for å målrette ned-dip utvidelse av eksisterende drift ved Bleikvassli Gruve; Fase 2 er designet for å teste den bredere utvidelsen av den mineraliserte horisonten.

Historiske geofysiske undersøkelser har påvist flere ledere langs samme stratigrafiske horisont som Bleikvassli Gruve, hvorav noen er knyttet til kjent mineralisering. Disse lederne strekker seg over en streklengde på 2,5 km. Mange av de faktorene som ligger til grunn er analoge med den nevnte Zinkgruven.

– Så med denne nye innsikten håper vi at vi kan overbevise andre om prosjektet også, og at vi finner noen som ser det samme potensialet, sier Holzäpfel, som ikke ønsker å komme med noen spådommer om når et eventuelt salg av prosjektet kan bli noe av.

– Det er vanskelig å forutsi. Hvis det er seriøs interesse for et prosjekt går vi vanligvis raskt mot en signert avtale, men før det er det uforutsigbart. Det er som å spørre hva været er om en måned. Ingen anelse. Spør meg fem dager før og prognosen kan være noe mer pålitelig.

Slik ligger ressursene i Bleikvassli, mener EMX. Kart: EMX



## HVA ER SINK OG HVA BRUKES DET TIL?

Sink er et metall som i stor grad brukes som overflatebelegg på stål for å hindre korrosjon, også kalt galvanisering. Videre brukes det som pigment i maling (sinkoksid) og i legering med kobber for å lage messing.

For tiden er sink særlig interessant i industrisammenheng da det også brukes som anodemateriale i batterier.

Sink utvinnes hovedsakelig fra sinkblende som opptrer i en rekke forskjellige typer av komplekse sulfidmalmer. Disse er blant annet dannet ved at metallrike varme løsninger (hydrotermale) har kommet i kontakt med kaldt sjøvann slik at metallholdige mineraler er avsatt ved forkastninger knyttet til sedimentære bassenger (sedimentær-ekshalative malmer – SEDEX) eller i vulkanske øybuier og spredningssoner (vulkansk-ekshalative malmer – VMS), og i grunne havområder langs erosjonskanter (Mississippi Valley-type).

I Norge er det per i dag ingen utvinning av sink, men det spekteres flere steder. Blant annet i Mofjell-området ved Mo i Rana, i Grongfeltet, Østerdalen Røros-området og Løkken.

Selv om Norge ikke har aktive sinkgruver, så produseres det sink som metall fra konsentrat ved Bolidens smelteverk i Odda i Vestfold, omkring 200.000 tonn årlig.

På verdensbasis i 2018 ble det produsert 13,8 millioner tonn raffinert sink, ifølge Statista.com. De tre største produsentene var:

Kina (4,2 millioner tonn)  
Peru (1,6 millioner tonn)  
Australia (1,3 millioner tonn)

Kilde: Norges Geologiske undersøkelser (NGU) og Statista.com

# Hyggelig inntjening



Rana Gruber som er nr. 1 på listen har generert enorme overskudd de siste årene. Foto: Rana Gruber AS / Se Nor AS

**Det er stort sett hyggelig å være økonomisjef i de nordnorske gruve- og mineralselskapene. Pengene renner med få unntak inn år ut og år inn. På topp både i omsetning, i lønnsomhet i form av penger i kassen og i fortjenestemargin finner vi Rana Gruber. Med få unntak klarer også de andre selskapene seg godt.**

Av – Knut Ørjasæter

Holder en Rana Gruber AS og Store norske Spitsbergen Kulkompani AS utenfor er mineralvirksomheten ofte knyttet til uttak av grus og pukk. Dette brukes i bygg- og anleggsindustrien og til bygging av vei og jernbane. På vår liste er det bare oppstartsselskapet Norse

Diamond Drilling AS og Reipå Knuseri AS som ikke tjente penger i 2023. Norse Diamond Drilling AS har satset på kjerneboring som påtar seg oppdrag for andre, eksempelvis gruveselskaper på leting etter mineraler.

#### Det gode liv på Tomma

Nummer 3 på listen, Tomma

Invest/Gabbro Nor, finner vi verdt å se nærmere på.

Gabbro Nor er godt etablert som produsent av pukk til variert bruk (veg, asfalt, jernbane og betongformål). Selskapet holder til på en øy utenfor Nesna der kommunesenteret ligger på Helgelandskysten i Nordland. Øya har ikke veiforbindelse og har vel 120 innbyggere. I sin tid var det en rekke grender, og en befolkning på nær 500 personer. Virksomhetene til Tomma Invest/Gabbro Nor er det som sysselsetter flest folk. Det er også noe oppdrett av laks og oppdrett.

Pukkproduksjonen ble startet i 2001 og har Stian Fuglstad som eneier etter at han overtok hele virksomheten i 2009.

I 2014 fusjonerte selskapet med Helgeland Pukkverk AS i Leirfjord kommune. Det fusjonerte selskapet har to avdelinger, et på Tomma og et i Austvika. Transport fra forekomsten på Tomma foregår kun med båtfrakt, mens ut fra Austvika går cirka 90 % ut med båt, restene hentes på stedet med biler. At et pukkverk der så og si alt må fraktes med båt klarer å være i topp blant gruve-/mineralselskapene i Nord-Norge er imponerende.

Lovund som er blitt en gigant i oppdrettssammenheng, ligger noe lengre ut mot storhavet. Der er det investert milliarder og det har gitt folk bosatt på Lovund både gode jobber og god økonomi. Ambisjonene til

næringslivlederne på Tomma er også høye. De har nok sett litt Lovund-veien for å gjøre Tomma attraktivt. I 2014 gikk næringslivlederne på Tomma sammen i Tomma Utvikling for å fremme det gode livet på Tomma. Tomma Invest/Gabbro Nor og Stian Fuglstad er sentral i Tomma Utvikling sammen med andre næringslivsledere på øya. Øya Tomma er idyllisk og ligger idyllisk til.

Tidligere styreleder Jan Arne Skår i Tomma Utvikling har brukt følgende slagord:

- Storslått natur kombinert med et skapende næringsliv og engasjerte innbyggere gir et hav av muligheter på Tomma.

De neste årene kommer de største bedriftene på øya til å ansette 15-20 nye medarbeidere. Men det er mangel på boliger og da begrenser det hele seg. Tomma Utvikling har derfor tatt en rekke aktive skritt for å gjøre det attraktivt å bosette seg på øya. Selskapet ble opprettet av de største bedriftene på øya for å skape økt aktivitet, en positiv befolkningsutvikling, økt bolyst og en videre utvikling av næringslivet på Tomma. Det er etablert bedriftsbarnehage. Folk som kommer til øya kan få prøve å bo til gunstige vilkår. Det er også gjort klart og investert i attraktive tomter inkludert arbeid med reguleringsplan for å få hustomter med nærhet til både bådhavn og badestrand. På denne måten skal et lite samfunn gjøre seg levedyktig og attraktivt for fremtiden blant annet basert på utvinning av grus og pukk.



#### De største nordnorske gruve-/mineralbedriftene

Selskap	Sted	Daglig leder	Driftsinntekter				Driftsresultat				Årsresultat				Fortjenestemargin/lønnsomhet				Ant. ansatte	Virksomhet
			2023	2022	2021	2020	2023	2022	2021	2020	2023	2022	2021	2020	2023	2022	2021	2020		
1 RANA GRUBER ASA	Mo i Rana	Gunnar Moe	1 932 039	1 423 320	1 628 463	1 296 091	764 275	408 454	755 449	513 157	489 688	484 226	587 244	273 136	25,3	34,0	36,1	21,1	376	Bryting av jernmalm
2 STORE NORSKE SPITSBERGEN KULKOMPANI AS	Longyearbyen	Rune Olav Midtgaard	301 129	388 885	283 503	144 144	57 418	43 278	-182 413	339 683	46 145	38 236	-193 626	347 014	15,3	9,8	-68,3	240,7	127	Bryting av steinkull, utleie av eiendommer og annen næringsvirksomhet
- Store Norske Gruvedrift AS	Longyearbyen	Rune Olav Midtgaard	118 799	170 966	184 426	103 054	126	-1 465	-412 938	-68 729	1 273	-1 280	-414 410	-57 282	1,1	-0,7	-224,7	-55,6	74	Bryting av steinkull
3 TOMMA INVEST AS/ GABBRO NOR AS	Husby	Stian Fuglstad	179 442	151 881	117 888	114 002	16 676	21 613	20 117	22 484	14 260	16 958	15 366	19 530	7,9	11,2	13,0	17,1	81	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
4 BRØNNØY KALK AS	Velfjord	Raymond Langfjord	171 571	165 644	136 654	123 122	11 641	8 804	6 540	7 245	3 976	3 950	3 243	3 070	2,3	2,4	2,4	2,5	67	Bryting av kalkstein, gips og kritt
5 ALTA SKIFERBRUDD AS	Alta	Asbjørn Wang	98 003	100 594	103 223	57 838	9 606	9 644	8 564	4 736	7 139	7 250	6 096	4 263	7,3	7,2	5,9	7,4	38	Bryting av skifer
6 STAVEN GRUS AS	Myre	Trond Stavøy	94 538	80 558	64 454	43 578	8 599	6 424	3 920	1 111	5 748	4 633	2 717	478	6,1	5,8	4,2	1,1	57	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
7 HADSEL MASKIN AS	Stokmarknes	Espen Sørnes Jenssen	88 944	64 719	75 724	75 098	3 278	-4 057	5 266	1 482	2 743	-1 915	4 158	1 111	3,1	-3,0	5,5	1,5	28	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
8 NORSE DIAMOND DRILLING AS	Storforshei	Tor Viana-Rønning	86 762	31 108	i.a.	i.a.	-28 315	-1 519	i.a.	i.a.	-32 222	-1 698	i.a.	i.a.	-37,1	-5,5	i.a.	i.a.	38	Kjerneboring for aktører i bergindustrien
9 KOBVVÅGEN KNUSEVERK AS	Straum-sjøen	Ronny Michal Bergersen	57 367	34 185	i.a.	i.a.	842	1 446	i.a.	i.a.	654	1 127	i.a.	i.a.	1,1	3,3	i.a.	i.a.	14	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
10 REIPÅ KNUSERI AS	Reipå	Frank Robert Svendsgård	52 636	65 400	39 401	32 354	-4 960	701	215	2 807	-4 274	371	35	2 067	-8,1	0,6	0,1	6,4	29	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
11 BULLDOZER MASKINLAG PRODUKSJON AS	Sortland	Morten Vråberg Johnsen	34 776	41 743	44 201	29 502	477	1 299	3 464	955	49	1 009	2 684	666	0,1	2,4	6,1	2,3	15	Utvinning fra grus- og sandtak, og utvinning av leire og kaolin
Samlet for de største gruve og mineral selskapene i Nord-Norge			3 097 207	2 548 037	2 493 511	1 915 729	839 537	496 087	621 122	893 660	533 906	554 147	427 917	651 335	17,2	21,7	17,2	34,0		

Kilde: Forvalt og selskapene

# Mineralutvinning og gruvedrift i Nord-Norge: Mest Rana Gruber – Sydvaranger på vei

**Mineralutvinning og gruvedrift i Nord-Norge består i prinsippet av Rana Gruber og så alle de andre. Rana Gruber omsetter for mer enn alle de andre til sammen. Dette kan imidlertid endre seg i løpet av et par år. Gruveoptimistene i Sør-Varanger ser endelig at ting begynner å falle på plass for ny virksomhet ved Sydvaranger.**

Av – Knut Ørjasæter

Etter nærmere ett år med forhandlinger, utredninger og venting overtok svenske Grangex AB i mai i år formelt Sydvaranger Mining/Sydvaranger Gruve. Det skaper optimisme i området både blant næringsdrivende og befolkningen for øvrig. Grangex Sydvaranger er det nye navnet til gruveen.

Mineralutvinning og gruvedrift krever mye folk og mye penger. Fram til gruvedriften ble lagt ned ved Sydvaranger i 2015, sysselsatte gruva flere hundre personer. Oppstart vil gi sårt tiltrengte arbeidsplasser i Sør-Varanger. Det er anslått et en fullt operativ gruve vil trenge 450 ansatte. Det vi i tilfelle være mer enn antall ansatte ved Rana Gruber. I tillegg til viktige arbeidsplasser vil oppsving i næringsliv også ha betydning for sikkerhetssituasjonen i området med Russland som nærmeste nabo.

Nord-Norge har hatt lange tradisjoner med en rekke store gruver i drift. Det har blant annet vært kulldrift på Svalbard, utvinning av jernmalm fra Bjørnevatn/Sydvaranger som nå er mange skritt nærmere oppstart igjen, kobber ved gruvene i Sulitjelma, grafitt ved Skaland, kvarts i Tana og jernmalm i Rana.

Nå er det bare jernmalm fra Rana Gruber AS som er igjen av de store.

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



## Nådd viktige milepæler

Grangex har som mål å bli et ledende europeisk mineralutvinningskonsern. GrangexSydvaranger er en viktig brikke for å nå dette målet. Oppkjøpet og drift i Sør-Varanger vil gjøre Grangex til en ledende europeisk produsent av høyanrikt jernpellets og magnetittkonsentrat med lavt karbonfotavtrykk. Alt er imidlertid ikke i boks enda. En må komme i gang med produksjonen. Da snakker vi om tidligst i 2026. Grangex Sydvaranger kan bli Europas tredje største jernmalmgruve i drift.

En viktig milepæl ble nådd i september. Konklusjonene i en mulighetsstudie ble offentliggjort og mulighetsstudien konkluderte med at det var grunnlag for å gå videre. I forbindelse med offentliggjøringen uttalte Christer Lindqvist, administrerende direktør i Grangex:

- Vi har nådd en viktig milepæl for ny start ved Grangex Sydvaranger. Studien har forsterket vårt syn om at Grangex Sydvaranger kan bli en nøkkelleverandør av høyanrikt jernpellets/magnetittkonsentrat som er viktig når verdens stålprodusenter skal redusere sine CO<sub>2</sub>-utslipp.

Neste steg å få på plass er en endelig og detaljert forstudie. Den ventes ferdig i midten av 2025. Denne studien skal ta for seg og evaluere både tekniske og

økonomiske muligheter og forutsetninger for hvordan Sydvaranger Gruve skal bli et økonomisk forsvarlig, lønnsomt og bærekraftig prosjekt.

En annen viktig brikke og milepæl er også på plass. Den amerikanske og internasjonale gruvegiganten Anglo American har avtalt å kjøpe/overta all ultrahøyverdig magnetittkonsentrat gjennom hele gruvens levetid. Denne avtalen vil gjelde fra den dagen Anglo American minimum legger 50 millioner USD på bordet for oppstart av gruvevirksomheten. Studier gjort allerede viser at det er mulig å produsere 4 millioner tonn årlig høyanrikt pellets/magnetittkonsentrat og det i over 25 år.

Denne såkalte «off-take»-avtalen bidrar sterkt til å redusere risikoen for de som skal bidra med finansiering av en oppstart og er vanlige ved store gruve-



Christer Lindqvist, adm. dir. i Grangex:  
- Vi har nådd en viktig milepæl for ny start ved Grangex Sydvaranger. Studien har forsterket vårt syn om at Grangex Sydvaranger kan bli en nøkkelleverandør av høyanrikt jernpellets/magnetittkonsentrat som er viktig når verdens stålprodusenter skal redusere sine CO<sub>2</sub>-utslipp.  
Foto: Grangex AB

prosjekter for å redusere prosjektens finansielle risiko.

En oppstart vil kreve mye penger. Det er blitt anslått at det må investeres opptil 6,5 milliarder kroner for å få gruvedriften ved Sydvaranger i drift igjen. Bare opprydding og fjerning av stein som ikke skal brukes vil kunne koste 2 milliarder kroner.

Anglo American har for øvrig også hatt representanter med i den tidligere nevnte mulighetsstudien. Gruvegiganten vet hva de går til. Neste store milepæl blir når den detaljerte forstudien foreligger.

## Knapphus Energi Nord



### Din energileverandør

Knapphus Energi Nord skal være din foretrukne leverandør av drivstoff og fyringsprodukter. Vi tilbyr AdBlue og biodiesel til transport og anlegg, samt et bredt utvalg av mobile og stasjonære drivstofftanker fra SWIMER.

Med egne automatanlegg rundt om i nord og fleksibel drivstoffdistribusjon er vi leveringsdyktige over hele landet. Våre lokale medarbeidere har sterk kjennskap til ditt nærmiljø og er alltid klare til å yte personlig service.

**Vi streber etter å være best på service og leveringssikkerhet – alltid til konkurransedyktige priser.**

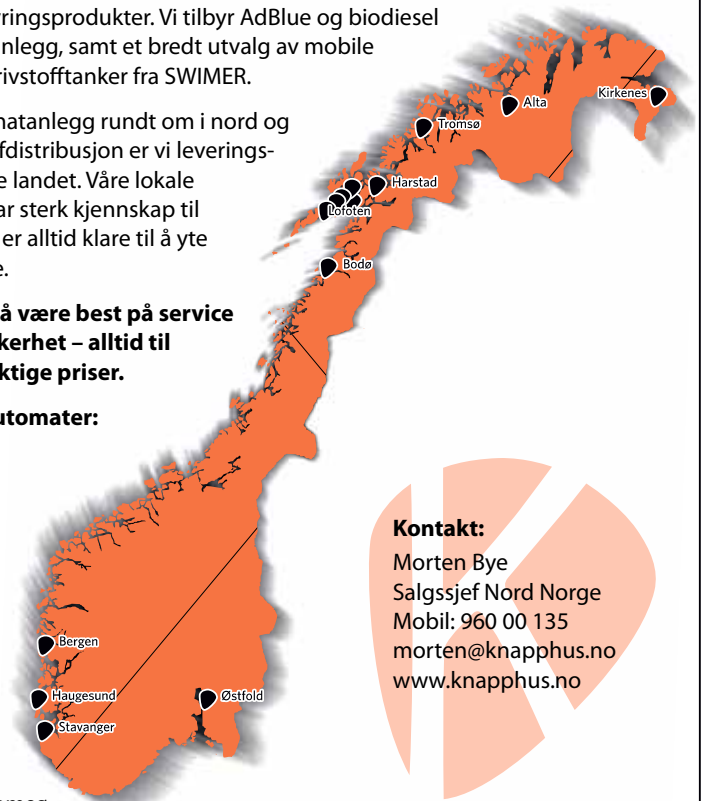
**Våre drivstoffautomater:**

**Harstad:**  
Sandtorg  
Åsegarden leir

**Lofoten:**  
Kabelvåg  
Stamsund  
Strømgård

**Kjøpsvik**

**Troms:**  
Setermoen  
Nordic Crane, Tromsø



**Kontakt:**  
Morten Bye  
Salgssjef Nord Norge  
Mobil: 960 00 135  
morten@knapphus.no  
www.knapphus.no

**For firmaavtale:** Ring tlf. 960 00 135

Bodø-Harstad-Tromsø-Lofoten • www.knapphus.no/automater



# - En helt ny hverdag for oss i Nord-Troms

► Prosjektet omfatter Mettevolltunnelen på 2460 meter og Kvæangsfjelltunnelen på 3400 meter.

## To tunneler og en sikker veistrekning på 8,6 kilometer gir en ny hverdag i Kvæangen.

Av – Edd Meby

22. august var det folkefest og offisiell åpning av nye E6 gjennom Kvæangsfjellet. Dermed ble punktum satt for mange tiår med kamp for sikrere og

bedre vei, og en av de verste flaskehalsene på E6 er fjernet.

- Det er mange som har kjempet lenge for denne veien, og nå kjenner vi på glede og lettelse. Vi får en helt ny hverdag, og det er viktig for demokratiet at pengene til samferdsel fordeles likt ut over landet, sier ordfører i Kvæangen, Kai Petter Johansen (SV).

### Flaskehals

Kvæangsfjellet strekker seg fra

Oksfjorden i sør til Kvæangsfjorden i nord, og er den eneste ferdssåren mellom Kvæangen, Finnmark og resten av landet. E6 Kvæangsfjellet har lenge vært et problem for transport i Nord-Norge, fordi dårlig vær alt for ofte har ført til stengt vei om vinteren på grunn av skredfare og sterk vind. Når veien har vært stengt, har den i praksis delt Norge i to. Eneste alternative omkjøringsvei går langs E8 gjennom Finland og er nesten 700 kilometer lang. De

syv siste vintersesongene har fjellovergangen vært stengt 177 ganger, og hatt kolonnekjøring 68 ganger, ifølge NRK.

### 1,7 milliarder

Nye Veier startet prosjektet sommeren 2019, med Asplan Viak som prosjekterende sammen med entreprenøren Leonhard Nilsen & Sønner AS. Underleverandører har blant annet vært TYPASA og Otera Traftec. Prosjektet omfatter Mettevolltunnelen på 2460 meter og Kvæangsfjelltunnelen på 3400 meter. Byggingen startet i august 2021, og den første tunnelen, Kvæangsfjelltunnelen åpnet allerede i desember 2023 - ni måneder før planlagt ferdigstilling. I juli 2024 var Mettevolltunnelen klar for åpning, og siden da har veien vært åpen for trafikk. Prislappen på to tunneler og 8,6 kilometer vei er på 1,7 milliarder kroner. I gjennomsnitt passerer det 750 biler i døgnet over Kvæangsfjellet, men den nye veien dimensjoneres med en økning til 920.

### Nærmere sykehuset

Kvæangen-ordføreren legger ikke skjul på betydningen for folk og for næringslivet i Nord-Troms.

- Vi har mye til felles med de andre kommunene i regionen, og knyttes nå enda nærmere. Universitetssykehuset i Tromsø, som er vårt nærsykehus, ligger fem timers kjøring unna, og den stengte veien har ofte ført til stor usikkerhet for pasientene. Nå kan vi også være trygge på at viktig medisin kommer frem til de som trenger det, sier Johansen, som selv er bonde av yrke:

- Nå kan en bonde kjøre til

Nordreisa for å kjøpe kraftfôr – uten å ta inn avløser.

### Binder landet sammen

Og det var ikke bare ordføreren som var fornøyd under åpningen i august.

- Den nye veien over Kvæangsfjellet er ikke bare en vei. Den er en livslinje for befolkningen i Troms og Finnmark. Med den nye veien vil vi nå oppleve bedre fremkommelighet og økt sikkerhet, selv under de tøffeste værforhold. Denne veien binder ikke bare regionene sammen, men også landet vårt. Den reduserer avstanden mellom nord og sør, og åpner nye muligheter for bosetting og næringsutvikling i Kvæangen og omkringliggende kommuner, sa administrerende direktør i Nye Veier, Anette Aanesland til anleggsmaskinen.no under markeringen.

### Økt bolyst

Kvæangsfjellet kom inn i Nasjonal Transportplan i 2017. Når den nå er ferdig kan den bidra til økt bolyst og utvikling av næringslivet i regionen.

- Det er jeg helt sikker på. Vi er en av landets billigste kommuner å bo i, og nå blir det mer attraktivt for folk å bosette seg her. Og for næringslivet blir jo alt lettere, enten vi snakker om reiseliv, oppdrett eller verkstedindustri, sier ordfører Kai Petter Johansen – som samtidig peker på et gjenstående problem:

- Vi jobber videre for å få rassikring av Rakkenesura. Det skulle vært med i dette prosjektet, men ble tatt ut. Vi gir oss ikke før det er på plass.



## Rådgiver på E6 Kvæangsfjellet

Asplan Viak har deltatt som rådgiver i prosjektet fra tidlig fase.

Vi har prosjektert og levert tværfaglige modeller for veier, tunneler og konstruksjoner i den tegningsløse totalentreprisen på Kvæangsfjellet.

Dette har vi bidratt med på E6 Kvæangsfjellet:

- Prosjekteringsledelse
- BIM-koordinator
- Prosjektering av sprengningsprofil
- Totalprosjektering av tunnelinnredning
- Prosjektering av portaler
- Vegprosjektering
- VA-prosjektering
- Landskapsarkitektur
- Elektromodellering veg og tunnel
- Fagmodeller
- Grunnlagsmodeller
- Samordningsmodell/ CDE
- Tegningsløst arbeidsgrunnlag
- Som-bygget modeller
- Breeam Infrastructure assessor
- YM-koordinator
- Klimaregnskap
- Støytiltak
- Sikkerhetsgodkjenning tunneler
- Geoteknikk
- Ingeniørgeologi
- Skredfarevurdering i anleggsfasen
- Droneflyvning med dataprosessering
- Oppfølging i byggetid
- Ingeniørgeologisk oppfølging ved tunneldriving

asplanviak.no

Vi har levert betongvarer til vei og tunneler til E6 Kvæangsfjellet



**HOLMEN BETONG AS**  
**EN STERK SAMARBEIDSPARTNER**

Telefon 77 83 55 00 - www.holmenbetong.no



- Den nye veien betyr mye for en hel region, sier ordfører i Kvængen, Kai Petter Olsen. Foto: SV



Kvænangsfjellet: 8,6 kilometer vei og tunneler gir vinteråpen vei over Kvænangsfjellet. Foto: LNS



VED ANLEGGSTART I 2021: Daværende statssekretær John-Ragnar Aarset markerte oppstarten av anleggsarbeidet med resultat en mer forutsigbar ferdsel over Kvænangsfjellet. E6 over Kvænangsfjellet er eneste vei mellom Troms og Finnmark og resten av landet med en alternativ omkjøringsvei via Finland på nesten 700 km. Foto: Nye Veier AS



PLANOMRÅDET: Fjellovergangen på 25 km, som er delt mellom kommunene Nordreisa og Kvængen i Troms og Finnmark, er ofte stengt vinterstid på grunn av skredfare og sterk vind som skaper drivsnø. Illustrasjon: Nye Veier AS



E6 Kvænangsfjellet


## 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 [lins.no](https://lins.no)





Morgendagens  
infrastruktur  
for **tryggere**  
lokalsamfunn



HEIDENREICH har kompetansen og erfaringen vi trenger for å møte Norges overvannsutfordringer. Vi er dedikerte til å bygge et solid VA-fundament, med produkter av høy kvalitet som varer.

**Vårt mål?** Å skape trygge, lokale boforhold og utvikle morgendagens infrastruktur. Sammen tar vi ansvar for vannets vei!

**HEIDENREICH**

Effektivt og enkelt >>>

[heidenreich.no](http://heidenreich.no)