

Portrett

Stefano Scarpetta: OECD lär sig mycket av att studera Norden

Tema

Metro från Malmö till Köpenhamn - ett av tre megaprojekt

Leder

När kommer ministerrådet för transport?

Nyhet

Norske vektere opplever vold og trusler – gruer seg til å gå på jobb

27. April 2023

Tema: Nordiska förbindelser och infrastruktur



Nyhetsbrev fra Arbeidsliv i Norden 4/2023



Finansiert
av Nordisk
ministerråd

ARBEIDSLIV I NORDEN

Arbeidsforskningsinstituttet
OsloMet - storbyuniversitetet
Postboks 4 St. Olavs plass, 0130 Oslo

UTGIVER

Arbeidsforskningsinstituttet
På oppdrag fra Nordisk ministerråd
Nordisk ministerråd er ikke ansvarlig for
innholdet i artiklene

ANSVARLIG REDAKTØR

Björn Lindahl

EMAIL

ainredaksjon@gmail.com

WEB

www.arbeidslivinorden.org

Nyhetsbrevet utgis i en e-postutgave,
som kan bestilles gratis fra
www.arbeidslivinorden.org

ISSN 0809-9456 tildelt: Arbeidsliv i
Norden (online)



Innhold

Når kommer ministerrådet for transport?	3
Metro från Malmö till Köpenhamn - ett av tre megaprojekt	5
Varför ännu en förbindelse mellan Danmark och Sverige?	7
Vilket alternativ är bäst?.....	9
Kjell-Arne Ottosson: Vill ha snabbare tågförbindelser och nytt ministerråd	12
Det går alltid en buss: Islands ambisiøse transportplan	15
Med Østersø-færgen som arbejdsplads: Lange vagter og fællesskab	18
Elflygplan kan ge nya trafikmönster i Norden	23
Finlands största industriprojekt till sist färdigt	26
Nordiske datasenter - grandiose planer, men skuffende få ansettelser	30
Stefano Scarpetta: OECD lär sig mycket av att studera Norden	33
Norske vektere opplever vold og trusler – gruer seg til å gå på jobb	37

När kommer ministerrådet för transport?

Om statsministrarna verkligen vill att i Norden ska bli världens mest integrerade region bör det upprättas ett eget nordiskt ministerråd för transport och infrastruktur.

LEDER

27.04.2023

AV BJÖRN LINDAHL, CHEFREDAKTÖR

Den svenske parlamentarikern Kjell-Arne Ottossons budskap är glasklart – och han har fullt stöd från Nordiska rådet, som redan 2018 fattade ett enhälligt beslut under sessionen på Island om att rekommendera Nordiska ministerrådet att upprätta ett sådant ministerråd.

Det är egentligen något av en anomali att det inte redan finns. När det Nordiska ministerrådet etablerades 1971 fanns det redan ett kommunikationsutskott i Nordiska rådet och trafikfrågor diskuterades intensivt. I dag finns det elva ministerråd, samtidigt som varje land utpekar en nordisk samarbetsminister. I och med att alla de nordiska länderna nu ser ut att bli medlem av Nato, bör det reflekteras i Helsingforsavtalet. Varför inte passa på att upprätta ett ministerråd för transport- och infrastruktur samtidigt?

Ottosson påpekar att det just nu utreds och planeras många stora satsningar för att förbättra förbindelserna inom Norden. Själv har han nyligen presenterat en motion i Riksdagen om en ny, rakare och snabbare järnvägslinje mellan Oslo och Stockholm.

Mest intensivt är det emellertid i förhållandet mellan Danmark och Sverige. Inte mindre än tre tunnelprojekt över Öresund har lanserats, delvis i konkurrens med varandra. Fayme Alm går igenom de olika projekten och låter förespråkarna för dem komma med sina bästa argument.

Marie Preisler har tagit färjan från Karlshamn i Sverige till Klaipeda i Litauen. Färjorna är arbetshästar som plöjer igenom Östersjön. De är också ett exempel på att Nordens transporter alltmer utförs av andra länders arbetskraft. Flyger man med Norwegian söderut är cabinpersonalen lika ofta spansk som skandinavisk. Lågprisflyget har bidragit till att luftfarten nästan uteslutande organiseras som ett nav med ekrar, där huvudstädernas flygplatser är i mitten.

Kan nya trafikmönster uppstå när elflygplanen gör sin entré? Nordregio har kartlagt vilka flygförbindelser som sparar mest tid och som skulle kunna konkurrera med andra transportsätt.

I Reykjavik ligger andelen kollektivtrafik på en mycket låg nivå, bara 4%. Borgarlína är namnet på *ett Rapid Transfer-system*, där bussarna får egna filer och täta avgångar. Systemet kommer att innebära en enorm uppgradering av kollektivtrafiken.

Ett nytt ministerråd skulle också innebära ett ökat samarbete om andra sorters infrastruktur. I Finland har till sist, efter många sorger och bekymmer, den tredje reaktorn i kärnkraftverket Olkiluoto satts i kommersiell drift. Därmed kan Finland återigen bli självförsörjande på el. Men hur länge?

För elkonsumention ökar snabbt. Datalagring är en ny stor konsument av el. Men entusiasmen har svalnat bland Nordens kommuner, som tidigare ivrigt försökte locka till sig den verksamheten, med förhoppningen att det skulle leda till tusentals jobb. Nu ställs frågan om en massiv del av elen som konsumeras i mindre kommuner ska gå till att lagra TikTokvideor? På Facebooks datacenter i Luleå blev det till sist bara ett 90-tal anställda.

Inte alla yrken påverkas lika mycket av digitaliseringen. Väckaryrket är ett sådant. Forskare på Arbeidsforskningsinstituttet i Oslo har gjort en rapport om väktare som visar att medan det fanns 2 500 väktare och 5 000 poliser på 80-talet, så gick väktarna om poliserna i antal ungefär år 2015. Då fanns det 11 000 väktare mot 9 600 poliser. Poliserna leder fortfarande i räknat i helårsarbeten, men väktarna har tagit över många ordnings- och kontrolluppgifter som polisen traditionellt tog hand om. Läs mer om utmaningarna väktarna står inför!

Till sist har vi intervjuat Stefano Scarpetta som de senaste tio åren har haft ansvar för arbete, sysselsättning och välfärdsfrågor inom OECD. Han ger historien om hur organisationen, som tidigare satte högre tillväxt mätt i bruttonationalprodukt högst, nu blivit en kraftig förespråkare för att tillväxten måste vara inkluderande, med argument som även kan övertyga finansministrarna:

NÄR KOMMER MINISTERRÅDET FÖR TRANSPORT?

- Ojämlikheten är inte bara negativt för den sociala sammanhållningen. Den kan också undergräva ekonomisk tillväxt, vilket alltid hade varit huvudmålet för OECD, säger han.



Metro från Malmö till Köpenhamn - ett av tre megaprojekt

Majoriteten av Köpenhamns politiska partier sa nyligen ja till en utredning om hur en ny linje i stadens tunnelbana ska kunna anslutas till Malmö. Ännu har inget beslut fattats om ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige - det finns fler alternativ.

TEMA

27.04.2023

TEXT: FAYME ALM

Köpenhamn har haft sin förarlösa tunnelbana – kallad Metroen – sedan 2002. Den har i dagsläget fyra linjer. Nu har stadens politiker beslutat att en miljökonsekvensbeskrivning ska göras av ännu en metrolinje, kallad M5. Utredas ska även om denna nya linje i framtiden ska kunna ansluta till Malmö och då bli en Öresundsmetro.

Nästa steg i denna process är en remissrunda och förhandlingar med staten. I slutet av denna vår fattar Köpenhamns Borgerrepresentation, motsvarande svenska kommunfullmäktige, det sista formella beslutet om att sätta i gång utredningen.

Fler förslag

Öresundsmetron är inte det enda förslaget till en ny fast förbindelse mellan Danmark och Sverige. Ytterligare två skånska städer har lagt fram förslag på hur en ny länk mellan Skåne och Själland kan byggas:

- Landskrona med ett Europaspår till Köpenhamn
- Helsingborg med en Fast förbindelse till Helsingør

Statlig utredning före beslut

Vilket förslag som danska och svenska staten kommer enas kring är ännu inte beslutat. Däremot är det klart att svenska Trafikverket ska utreda mer än ett förslag till ytterligare en fast förbindelse mellan Danmark och Sverige utifrån det up-

pdrag de har fått i I svenska regeringens *Nationell planering för transportinfrastrukturen 2022–2033*.

Där står det att ”Kapacitet och redundans för transporter över Öresund, inklusive fortsatt fördjupning Helsingborg–Helsingør” är en prioriterad utredning.

- Vi kommer sannolikt att presentera utredningen sommaren eller hösten 2025 som en del i förslaget till ny nationell transportplan för den kommande planeringsperioden, säger Peter Bernström, enhetschef för samhällsplanering på Trafikverket till Arbetsliv i Norden.

Han bekräftar att det är flera alternativ till ny fast förbindelse samt en fördjupning av en redan genomförd studie för Helsingborg-Helsingør mellan Danmark och Sverige som Trafikverket ska utreda.

Studien Bernström hänvisar till är en strategisk analys vars syfte var att ”ge en grund för fortsatt politisk dialog och eventuella beslut om fördjupade utredningar för att kunna möjliggöra en fast förbindelse mellan Helsingør och Helsingborg”

Bakom analysen stod Danska Vejdirektoratet och Transport-, Bygge- og Boligstyrelsen samt svenska Trafikverket. Den presenterades 2021.

Hur ser då de olika förslagen till en ny fast förbindelse ut?

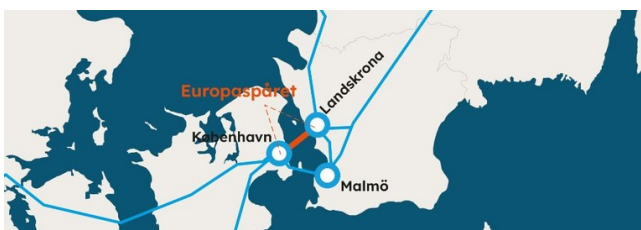
- Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn – en 19 km lång tågtunnel, eventuellt även en vägtunnel. Beräknad kostnad cirka 52 miljarder svenska kronor för järnvägsdelen, 28 miljarder svenska kronor för vägdelen. Källa: Europaspåret



- Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør – persontågstunnel på 10 km, varav tunnel cirka 7 km, och motorvägstunnel på cirka 16 kilometer, varav tunnel cirka 12 kilometer. Beräknad kostnad cirka 57 miljarder svenska kronor. Källa: HH-gruppen



- Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn – en tunnelbana för passagerartrafik i en 23,8 kilometer lång tunnel med två spår som går mellan Köpenhamn och Malmö. Beräknad kostnad cirka 40 miljarder svenska kronor. Källa: Öresundsmetron



Varför ännu en förbindelse mellan Danmark och Sverige?

Många undersökningar, analyser, utredningar har gjorts om situationen för transporter och infrastruktur i Öresundsregionen och många synpunkter har uttryckts. Svaren på frågan låter därför inte vänta på sig. Här följer några av dem.

TEMA

27.04.2023

TEXT: FAYME ALM



Öresundsbron imponerar när man flyger in för landning på Københavns flygplats en tidig morgon. Men trafiken över bron är så intensiv att tre olika tunnelprojekt mellan Sverige och Danmark håller på att utredas.

Fehmarn Bält-förbindelsens påverkan

Byggandet av Fehmarn Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland är när detta skrivs igång, både till lands och till sjöss. Tunneln ska invigas sommaren 2029 och då beräknas trafiken över Öresundsbron öka. Arbejdsliv i Norden har tidigare skrivit om förbindelsen och dess betydelse för Öresundsregionen.

Hur Fehmarn Bält-förbindelsen i framtiden kan komma att påverka södra Sveriges transportsystem beskriver den dansk-svenska politiska samarbetsorganisationen Greater Copenhagen i sin rapport *Knutpunktskapacitet 2050 i Greater Copenhagen*.

I Greater Copenhagens verksamhetsområde ingår Region Skåne, Region Halland, Region Hovedstaden, Region Sjælland och 85 kommuner på danska och svenska sidan.

Rapporten är omfattande och beskriver olika framtida scenarier för trafikeringsprinciper år 2050 för Köpenhamn och

Malmö. Hur Fehmarn Bält-förbindelsen kommer påverka såväl trafik som infrastruktur går som en röd tråd genom rapporten.

Befolkningen

Öresundsregionen är Nordens största befolkningskoncentration med 4,2 miljoner invånare. Den är också en expanderande region. Såväl Köpenhamns som Malmös befolkning ökar. SCB, Statistiska centralbyrå skriver att Malmö är den svenska kommun som har *”den längsta perioden med folkökning. Sedan juli 2003 har befolkningen i Malmö ökat varje månad”*.

Staden närmar sig nu raskt 360 000 invånare medan den danska huvudstaden vid senaste årsskiftet hade cirka 640 000 invånare.

Arbetsmarknaden, pendlarna, gränskontrollerna och restiden

Ska Danmarks och Sveriges gemensamma arbetsmarknad utvecklas behöver även pendlingsmöjligheterna över Öresund göra det. Idag beräknas cirka 17 000 personer pendla mellan Danmark och Sverige, med färja eller via Öresundsbron. Majoriteten av dem pendlar från Sverige till Danmark.

För öresundspendlarna liksom för alla andra pendlare är restiden avgörande. Några säger att gränsen går vid en timme enkel resa, andra redan vid 45 minuter. Betydelse har också om resan går att göra direkt eller om den kräver ett eller flera byten. Samt om det blir stopp på vägen mellan två nordiska länder på grund av gränskontroller.

Från det att Öresundsbron öppnade för tåg- och vägtrafik 1 juli 2000 har det återkommande varit problem med Öresundstågen, som kör mellan olika destinationer i Sverige och Østerport station i Köpenhamn.

Enligt den helårsrapport för 2022 som Öresundståg själv låtit göra är kundnöjdheten med punktligheten 7,31 på en tiogradig skala.

Ett annat problem har varit och är – av olika orsaker – inställda tåg och för korta tåg med trängsel som följd.

Hur pendlingen har sett ut mellan 1997 och 2021 redogör Region Skåne för i en rapport *Pendlingen över Öresund. Innan, under och efter pandemin*, presenterad 29 mars i år. Rapporten bygger på den Öresundsdata som regionens utvecklingsavdelning skapade på 00-talet för att öka kunskapen om integrationen på arbetsmarknaden.

I rapporten påpekas att nationella regelverk fortsätter att skapa hinder för den gemensamma arbetsmarknaden och att gränskontroller har inneburit väsentliga svårigheter för pendlarna. Förutom pandemin med dess restriktioner.

De nationella regelverkens påverkan på den dansk-svenska integrationen granskas av Nordiska ministerrådets Gränshinderråd, som arbetar med att nå de nordiska statsministrarnas vision om Norden som världens mest integrerade region 2030.

När det kommer till gränskontrollerna meddelade danska justitiedepartementet, strax efter att Region Skåne släppt sin rapport, att Danmark från och med 12 maj i år upphäver gränskontrollerna mot Sverige. Ett beslut följt av krav från olika håll på att svenska regeringen avskaffar kontrollerna mot Danmark.

En utförlig bild av trafiken över Öresund ger Öresundsinstitutet i Öresundindex:

TRAFIK ÖVER ÖRESUND PER DYGN UNDER Q4 2022:

(förändring jämfört med Q4 2021)

81 609 (+19%) personresor

17 094 (+27%) pendlarresor

17 089 (+6%) personbilsresor

3 658 (+4%) godstransporter

Avser genomsnitt för det totala antalet enkelresor som gjordes via bro, tåg och färja per dygn under fjärde kvartalet 2022. (Förändring jämfört med samma kvartal 2021).

Öresundindex/Trafik fjärde kvartalet 2022 – tillväxt för gods och tågresor

Näringslivet och flaskhalsarna

Även svenska näringslivet har synpunkter på vad som sker när tunnel mellan Danmark och Tyskland öppnat. Bransch-

och arbetsgivarorganisationen Svenskt näringsliv konstaterar i en artikel att en stor del av Sveriges import och export går genom Skåne. De skriver också att såväl vägnät som järnväg i Sverige har en stor underhållsskuld och *”för Skåne riskerar även flaskhalsarna där att förvärras betydligt när Fehmarn-Bält-förbindelsen mellan Danmark och Tyskland är klar”*.

Interreg Öresund-Kattegat-Skagerrak som finansierar EU-projekt över gränsen i södra Skandinavien har också påpekat de kommande trängselproblemen:

”Det kommer att bli mycket trångt på Öresundsbron och dess tillfarter, med fler Öresundståg samtidigt som antalet godståg och fjärrtåg förväntas öka när tunneln under Fehmarn Bält öppnar.”

Landanslutningarna primära problemet

Dock. Det är i första hand landanslutningarna till Öresundsbron som utgör flaskhalsen. Det säger Linus Eriksson, vd för Öresundsbro Konsortiets, i en blogg med Öresundsinstitutet i mars i år:

”Idag utnyttjar vi bara cirka två tredjedelar av kapaciteten i järnvägstrafiken över Öresundsbron, men det är inte bron i sig som är flaskhalsen. När trafiken ökar så är det landanslutningarna, alltså från Öresundsbron till Malmö C, men därefter även vidare till Lund och sedan norrut mot Hässleholm, som behöver åtgärdas.”

Tunnel säkrare än en bro vid ett eventuellt krig

Infrastrukturminister Andreas Carlson, med partitillhörighet Kristdemokraterna, besökte i Skåne i mitten av mars i år. Han gav då en intervju till HD och Sydsvenskan och sa: *”Vi måste ta höjd för ett ökat tryck på Öresundsbron när Fehmarn Bält-förbindelsen blir klar 2029, framför allt vad gäller godstrafik. Men vi måste skapa plats även för arbetspendlingen”*.

Ministern bekräftade att kapacitetsförstärkningar på Öresundsbrons landanslutningar är angelägna. Samt uttalade att det inte endast är öppningen av Fehmarn Bält-förbindelsen som gör att järnvägskapacitetens utbyggnad över Öresund brådskar. Han syftade på kriget i Ukraina och de geopolitiska förändringarna i vår närhet och att *”robusthet och redundans”* därför blir en självklar dimension, som han uttryckte det, när Trafikverket tittar på förslagen till en ny förbindelse mellan Danmark och Sverige.



Vilket alternativ är bäst?

Arbeidsliv i Norden har ställt samma frågor till projektledarna för de tre förslagen om en ny förbindelse mellan Sverige och Danmark. Så här argumenterar de för sina alternativ.

TEMA

27.04.2023

TEXT: FAYME ALM

Vilka är fördelarna med ert förslag?

Leif Gjesing för Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn:

- Öresundsmetron tar hand om lokaltrafiken och frigör utrymme för gods- och fjärrtåg på Öresundsbron.
- Om nya metrolinjen kopplas ihop med Öresundsmetron dockar den in i befintlig infrastruktur på den danska sidan och delvis på den svenska sidan. Två nya metrostationer i Västra hamnen i Malmö behöver byggas.
- Resan mellan Köpenhamns Hovedbanegård och Malmö C med Öresundsmetron kommer ta 23 minuter.

Hanne Skak Jensen för Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn:

- Europaspåret enda förslaget som kan hantera både gods- och fjärrtåg och därmed enda förslaget som kan lösa problemet med kapacitet och redundans.
- En tunnel från Landskrona kan kopplas till befintliga järnvägsnätet både i Danmark och i Sverige.

- Öresund är mycket grunt just mellan Köpenhamn och Landskrona. Här kan en tunnel få relativt jämna lutningar. Långa och tunga tåg med gods klarar inte kraftiga lutningar.
- Med Europaspåret finns möjlighet för regionaltåg att gå både via Öresundsbron och via Landskrona och kan då köra i en ring. Om du står i Lund kan du åka till Köpenhamn via Landskrona och vara säker på att du kommer fram även om det skulle vara tågstopp på Öresundsbron.

Sten Hansen för Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør:

- Här finns den kortaste distansen över Öresund, endast 4 km, och därmed har vi de bästa förutsättningar. Finns sedan länge pendling med färja här.
- Fast HH-förbindelse är enda förbindelsen som blivit utredd av båda länderna som ett användaravgiftsfinansierat alternativ.
- En fast H-H-förbindelse blir vårt lilla bidrag till att integrera Norden. I Helsingborg korsar E4 och E6 varandra. Härifrån kan du resa till Norge eller vidare norrut till övriga Sverige och Finland. Skåne en port till övriga Norden.
- Med en tunnel skulle resan ta 5 minuter istället för 25 som idag med färja.

Hur ska förbindelsen finansieras?

Leif Gjesing för Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn:

- I huvudsak av biljettintäkter från Öresundsmetron, möjligt EU-stöd samt statlig dansk och svensk finansiering genom möjligt överskott från Öresundsbron och dess landanläggningar när de är återbetalda.

Hanne Skak Jensen för Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn:

- Med EU-bidrag och med statliga lån, som betala tillbaka med trafikavgifter. Återbetalning kan ske på mindre än 40 år enligt våra beräkningar.

Sten Hansen för Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør:

- På samma sätt som Öresundsbron. Det vill säga med användaravgifter. Därför kommer denna nya förbindelse inte belasta svenska och danska statsbudgeten.

En majoritet av köpenhamnspolitikerna har beslutat sig för att stödja en utredning av hur en Öresundsmetro från Malmö skulle kunna anslutas direkt till Köpenhamns tunnelbanesystem. Hur förhåller ni er till det?

Leif Gjesing för Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn:

- Välkomnar det och ser två möjliga utfall. Det positiva: Man beslutar att skapa en förgrening på den nya metrolinje M5 i Köpenhamn som gör det möjligt att senare politiskt besluta att bygga en Öresundsmetro till Malmö. Det negativa: Man beslutar att inte skapa en förgrening på den nya metrolinje M5 i Köpenhamn. Det innebär inte att arbetet med att etablera en Öresundsmetro upphör, men det kommer ta längre tid att utreda hur man i så fall kan koppla en metro från Malmö till Köpenhamnsmetron. Ytterligare en möjlighet är att när nya linjen byggs lägga in växlar i tunnelrör som pekar mot Malmö.

Hanne Skak Jensen för Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn:

- Vi ser egentligen inte en metro som ett konkurrerande förslag, det blir något av att jämföra äpplen och päron. Vårt förslag löser kapacitet och redundans för fjärrtåg och regionaltåg med ytterligare en förbindelse, medan godståg inte kan åka tunnelbana, så metron konkurrerar inte med vårt förslag.

- Det finns inget som säger att det på lång sikt inte kan bli både en metro och ett Europaspår mellan Landskrona och Köpenhamn.

Sten Hansen för Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør:

- Positivt. Redan 2015 skrev man i Skåne en politisk överenskommelse kallad *Skånebild* där man ville prioritera en fast förbindelse H–H och en metro Malmö Köpenhamn.

Vad är nästa steg?

Leif Gjesing för Öresundsmetro mellan Malmö och Köpenhamn:

- Malmö stad är positiv till beslutet att utreda en anslutning och har erbjudit sig att medfinansiera miljökonsekvensutredningen om hur Öresundsmetron kan ansluta till M5. Det är en stor utredning som Köpenhamns kommun finansierar och organiserar tillsammans med danska staten, som äger Köpenhamnsmetron, kostnaden är 150 miljoner danska kronor
- Av dessa 150 är 3 miljoner avsatta till hur metron kan kopplas ihop med Malmö. Utredningen ska vara klar 2024.

Hanne Skak Jensen för Europaspåret mellan Landskrona och Köpenhamn:

- Vi anser att man måste analysera problembilden – vad som ska lösas – och ta fram möjliga lösningar för att ha rätt beslutsunderlag. Vi fortsätter därför driva på projektet både på regional och på nationell nivå för att få upp det på agendan. Försöker hitta vägen fram, så att både Danmark och Sverige blir överens om vad som behövs. Det är en stor och komplex bild med många faktorer som spelar in och också med många aktörer.

Sten Hansen för Fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør:

- Att danska och svenska regeringen tillsätter en gemensam kommission som gör mer detaljerade utredningar med exakt linjedragning. Historien visar att det kanske behövs mer än en kommission. Och gemensamt samarbete.
- I Helsingborg har vi haft det som på svenska heter marknadsdiallog, Request for Information på engelska, där vi frågat konsultbolag, byggbolag, investeringsbolag, advokatbolag med flera vilka råd de vill ge oss. Alla sysslar med infrastruktur i en eller annan omfattning. Nu drar vi slutsatser utifrån vad dessa 16 bolag har gett oss synpunkter på. Det ska vi använda för att planera och bygga stora projekt som en ny fast förbindelse mellan Helsingborg och Helsingør.

VILKET ALTERNATIV ÄR BÄST?

- Våra politiker i Helsingborg har ständig dialog med sina partikamrater, jobbar tillsammans med region Skånes politiker och Sydsvenska Handelskammaren.



Kjell-Arne Ottosson: Vill ha snabbare tågförbindelser och nytt ministerråd

Sedan fem år tillbaka önskar ett enigt Nordiskt råd att det upprättas ett särskilt ministerråd för transport och infrastruktur inom det nordiska samarbetet. Men hittills har inte ländernas statsministrar nappat, trots stora infrastruktursatsningar i och mellan länderna.

TEMA

27.04.2023

TEXT: GUNHILD WALLIN, FOTO: LISA WIKSTRAND/NORDEN.ORG

- Ett särskilt ministerråd för transport och infrastruktur skulle vara en ny form av möte mellan de nordiska ministrarna och förbättra samarbetet inom området. Om våra statsministrar vill att Norden ska vara världens mest integrerade region är det dags att visa det, säger Kjell-Arne Ottosson, riksdagsledamot för Kristdemokraterna, KD, och också ledamot i Nordiska Rådet och utskottet tillväxt och utveckling i Norden.

2018 fattades ett enhälligt beslut under Nordiska rådets session på Island att rekommendera Nordiska Ministerrådet att upprätta ett eget ministerråd för transport och infrastruktur. Alla partier, alla partigrupper, alla länder och självstyrande

områden stod bakom denna önskan. Sedan dess har inget hänt, annat än att rekommendationen upprepats.

Kjell-Arne Ottosson är en av dem som drivit frågan, både på Nordiska rådets sessioner och i den svenska riksdagen.



Transportutskottet, med Kjell-Arne Ottosson längst till vänster, jublar under en debatt om kommunikationsfrågor under Nordiska rådets session i Helsingfors 2022. Parlamentarikerna vill upprätta ett ministerråd för transport och infrastruktur. Foto: Björn Lindahl

- Flera stora infrastruktursatsningar i Norden är under planering eller förstuderas för att binda ihop både de nordiska länderna, som till exempel Oslo – Stockholm 2.55, metrobygget i Öresundsregionen och bättre tågkommunikation mellan Oslo och Hamburg. Ett eget ministerråd för transport och infrastruktur skulle fungera som ett övergripande paraply, vilket vore viktigt för att få en överblick och ett tätare samarbete, säger Kjell-Arne Ottosson.

Pandemin skapade djupa sår

Han är själv gränsbo och har en stark vilja att minimera gränshinder. Hemmet ligger i Årjängs kommun, cirka hundra meter från norska gränsen. Hans mamma är norska, brodern är gift i Norge och Kjell-Arne Ottosson är tjänstledig från sitt yrke som lärare i norska Rømskog. Erfarenheterna från pandemin ger också extra motivation att verka för att stärka samarbeten kring infrastruktursatsningar mellan de nordiska länderna.

- Vi lever ju som om gränsen inte finns. Här kan ett bostadshus ligga i Sverige och uthusen i Norge. Plötsligt stängdes gränsen och människor fick inte åka till sina jobb, eller ta avsked av nära och kära, berättar han.

Den stängda gränsen var så mycket mer än förlust av gränshandeln, även om det var allvarligt nog. Förlorar 400 – 450 människor jobbet i Töcksfors kan det jämföras med att 120 000 människor i Stockholm skulle bli arbetslösa. Det som gick djupast var ändå att inte få träffa sin närmaste familj, berättar Kjell-Arne Ottosson. Gränsen var obevekligt stängd, trots att smittspridningen var låg just där. Stängningen skapade djupa sår mellan människor i ett område där det genom århundranden varit självklart att röra sig.

Berättelserna är många. Det är den svenska kamraten som efter att ha bott femton år i Norge inte fick äta hotellfrukost tillsammans med sina norska kolleger, trots att han inte ens besökt Sverige i närtid. Det är svenskar i Norge som fick bära varselvästar för att de skulle vara lätta att skilja ut. Kjell Arne Ottosson har själv känt av effekterna av den stängda gränsen.

När han efter öppningen av gränsen för första gången återvände till det som är hans norska hemtrakter möttes han av obehaglig tystnad istället för ett välkomnande och vanligt, vardagligt småprat.

- Att stänga ute människor så är farligare än smittan, anser jag. Nu börjar det normalisera sig, men ännu är det många som inte vågar söka jobb på andra sidan gränsen. Såren finns där, men ju tätare band vi skapar desto mindre risk är det att vi igen hamnar i en liknande situation som under pandemin.

Allt som knyter samman människor är viktigt

I en motion till Sveriges riksdag, skriver Kjell-Arne Ottosson, att ”vi har en lång väg att gå för att knyta ihop kontakterna igen och läka såren som uppstått, inte minst i gränstrakterna”.

I motionen pläderar han för ny, rakare och snabbare järnvägslinje mellan Oslo och Stockholm. Målet är en restid på 2 timmar och 55 minuter, därav projektnamnet. Men syftet är djupare än kortare restid, miljöförbättringar jämfört med flyget och en utvidgad arbetsmarknad. Ett gemensamt projekt för en snabb tåglinje skulle också innebära att arbeta tillsammans över landgränserna, vilket kan stärka kontakterna igen och få såren efter pandemin att läkas. Allt som knyter samman människor i Norden, anser han vara viktigt och därför fortsätter han också att verka för frågan om ett ministerråd för transport och infrastruktur.



Kjell-Arne Ottosson tar upp frågan om att upprätta ett ministerråd för transport och infrastruktur så ofta han kan. Det skedde även under Nordiska rådets specialsession i Reykjavik tidigare i år. Foto: Eyþór Árnason/norden.org

Kjell-Arne Ottosson har vid flera tillfällen sökt svar på frågan vad som hindrar upprättandet av ett ministerråd för transport och infrastruktur, bland annat under en interpellationsdebatt med förre infrastrukturminister Tomas Eneroth, socialdemokrat. Nu under vintern bjöd också utskottet för tillväxt och utveckling in ordföranden och vice ordföranden från samtliga länders trafikutskott för att hålla frågan om ett särskilt ministerråd för transport och infrastruktur levande.

- Många ville att det arbetet skulle fortsätta, konstaterar Kjell-Arne Ottosson.

Något egentligt svar på varför inte Nordiska Rådets enhälliga rekommendation blivit verklighet har han inte fått. Förre svenske infrastrukturministern Tomas Eneroth gav till exempel som svar att han tyckte samarbetet mellan de nordiska infrastrukturministrarna fungerade snabbt och informellt utan ett särskilt ministerråd.

- Det har också funnits tjänstemän som hävdat att samarbetet försämrats i ett ministerråd, men i så fall borde ju alla ministerråd läggas ned, säger Kjell-Arne Ottosson.

Nu, efter regeringsskiftet, är det partikamraten Andreas Carlson som är infrastrukturminister.

- Nu kan jag trycka på internt och på det viset flytta frågorna framåt, säger Kjell-Arne Ottosson.



Det går alltid en buss: Islands ambisiøse transportplan

På Island blir planer for et nytt transportsystem som skal knytte innbyggerne i hovedstadsregionen sammen, møtt med både begeistring og kritikk. Det bor rundt 250.000 mennesker i hovedstadsområdet (Reykjavik og de fem kommunene rundt). Dette utgjør omtrent to tredjedeler av landets befolkning.

TEMA

27.04.2023

TEKST: HALLGRIMUR INDRIDASON

I 2015 ble en regionsplan for hovedstadsområdet for de neste 25 årene presentert. Den var et svar på forventet vekst i befolkningen og antall jobber, fokusert på de sentrale områdene og langs bærekraftige korridorer. Hovedstadsområdet vil vokse innad og ikke utover.

En viktig del av planen er et nytt høykvalitets offentlig transportsystem, kalt Borgarlína (Bylinjen). Det består av lange busser med hyppige avganger som stort sett vil kjøre i egne felt og knytte sammen områdets «hotspots». Systemet blir en enorm oppgradering av det eksisterende offentlige transporttilbudet.



Kjernen i satsingen på kollektivtrafikken i Reykjavík er et Bus Rapid Transfer-system, hvor bussen kjører i egne felt.

Thorsteinn Hermannsson er utviklingssjef for Betri samgöngur, et offentlig eid selskap med ansvar for transportutvikling i hovedstadsområdet. For å forklare nødvendigheten av Borgarlína må man gå litt tilbake i tid, sier han.

- Hovedstadsområdet har vokst raskt i det siste tiåret, ikke bare befolkningsmessig men også rent arealmessig. Dette har ført til økt bilavhengighet. Rundt 75 prosent av reiser i hovedstadsområdet er med bil, noe som er uvanlig høyt i forhold til resten av Europa.

- I regionalplanen fra 1962 står det: «Inntil hver voksen person eier en bil, behøver vi offentlig transport.» Så biler ble sett på som løsningen den gangen, og vi har organisert livene våre og vår byplanlegging rundt dette. Du kan dermed si at hovedstadsområdet i grunnen ligner på amerikanske byområder når det gjelder distribusjon av boliger og jobber, og hvordan vi reiser mellom steder.

Hermannsson sier at Borgarlína ikke bare er et transportsystem, men også en katalysator for grønn byutvikling. Som igjen er en del av bærekraft og den økonomiske effektiviteten som er hovedmålet for den regionale planen.

- Borgarlína blir den nye ryggraden for offentlig transport som skal knytte sammen de såkalte «hotspots» i regionen.

Inspirert av Norge og Sverige

Planene er i tråd med en transportavtale mellom staten og kommunene som ble signert i 2019. Hermannsson sier at denne avtalen var basert på eksempler fra Norge og Sverige.

- Staten og kommunene ble enige om planlegging, investering og finansiering av transportinfrastruktur for de kommende 15 årene. Borgarlína er en del av dette.

Hermannsson forteller at lignende avtaler ble inngått i Oslo og Bergen i 1985 og i Göteborg i 2013.

Borgarlína vil knytte sammen de største urbane områdene, forklarer Hermannsson.



Busser kommer i forskjellige størrelser. Den minste av Volvo-bussene ovenfor er 12 meter og tar 100 passasjerere,

den største er 30 meter lang og tar 300 passasjerer - like mye som et stort fly. Illustrasjon: Volvo

- Den er bygd på tredje generasjons Bus Rapid Transfer (BRT)-systemet. Bussene er 18 til 24 meter lange og vil gå hvert syvende og et halvt minutt, for det meste i egne felt. Det blir høykvalitets stasjoner og transportsenter med god tilgjengelighet for alle. Det blir sykkeloppbevaring og kontinuerlig oppdatert transportinformasjon. Dette vil føles som å være på en togstasjon i utlandet.

Og apropos tog, som Island ikke har, så sier Hermannsson at BRT er mer økonomisk.

- Det ble bestemt å gjøre dette kompromisset istedenfor å bygge et togsystem fra bunnen av. Men det er ikke umulig at noen av disse rutene kan bli togruter en gang i fremtiden. Vi er ikke der enda, men måten dette er designet på åpner for muligheten.

Og det er flere muligheter.

- I fremtiden kan 18 til 24 meter lange busser hvert syvende og et halvt minutt endres til selvkjørende busser hvert andre minutt. Og da er det bedre å ikke ha skinner. Det er det også for BRT selvfølgelig – når du ikke bruker skinner behøver du ikke å holde deg i et eget felt til enhver tid. Et togsystem ville også kostet tre ganger så mye som bussfeltene, sier Hermannsson, og legger til at han selv er en stor tilhenger av tog.

Ikke bare transport men byutvikling

I tillegg til dette har kommunene blitt enige om å legge nærhet til offentlig transport til grunn når de velger byggefelt.

- Det er den tradisjonelle måten å gjøre det på. Byer pleide å bli bygd rundt offentlig transport og Reykjavík er ikke noe unntak. Så Borgarlína handler ikke bare om å styrke offentlig transport og endre folks transportvaner med tanke på miljøet. Dette er simpelthen byutvikling. Og staten er med slik at alt kan koordineres helt fra starten av.



Borgarlína skal gi de som bor utenfor Reykjavík mulighet å hurtig ta seg til og fra byen. I følge Cowi, som har laget planen for trafikksystemet, er det kun 4% av trafikken i Reykjavík som er kollektiv idag. Kart: Borgarlína

Planene har vært kontroversielle. Kritikere peker på kostnadene – rundt 70 milliarder islandske kroner (470 millioner euro). Og noen av bussfeltene vil være i felt som brukes av biler i dag, noe som kan føre til redusert fart for biltrafikken.

Hermannsson sier at BRT vil få eksklusiv tilgang til felt der man vurderer at dette er den beste løsningen.

- Vi må øke transportkapasiteten vår. En voksende befolkning betyr ikke nødvendigvis at vi trenger flere biler, men vi må selvfølgelig transportere folk fra sted til sted. En 18 meter lang buss i et eget felt har langt større kapasitet enn 110 biler i kø i det samme feltet.

- Men dette vil uten tvil påvirke biltrafikken, for eksempel i kryss der bussene har forkjørsrett og bilene må vente litt lenger. Vi er åpne om at dette vil føre til mindre plass for biler noen steder. Men jeg vil si at vi gir flere mer valg slik at færre behøver å eie en bil.

Når det gjelder kostnaden, sier Hermannsson at transport alltid er dyrt.

- Brorparten av transportkostnadene går fremdeles på veier – 45 prosent. Borgarlína utgjør ikke den største utgiften så vi bruker fremdeles store summer på biltransport. Vi har valgt en sammensatt løsning som betyr at selv om det å kjøre bil blir litt vanskeligere noen steder, blir det langt enklere andre steder.

Trenger flere praktiske løsninger

Hermannsson sier at det er åpenbart at samfunnet i det lange løp ikke kan baseres på at alle eier bil.

- Det kunne ha fungert her hvis befolkningen ikke ble større enn 150,000. Men det er ikke tilfelle, og befolkningen øker fortsatt raskt. Og hver nye bil i trafikken betyr tregere trafikk.

- Derfor må vi finne en mer praktisk løsning, for ikke å snakke om en mer klimavennlig en. Det er billigere også, siden det er koster samfunnet mindre når 30 til 100 mennesker deler en buss som dette enn hvis de kjører rundt i 80 til 100 biler. Dette skal bli en vinn-vinn-situasjon for alle til slutt.

Hermannsson understreker at andre nordiske byer har bygd nye eller forbereder nye offentlige transportsystemer – for eksempel i Odense, Århus, Bergen og Stavanger.

- Og overalt er hensikten den samme; bedre arealutnyttelse og et offentlig transportsystem som en god ryggrad. Som vil lenke til det eksisterende bussystemet.

Den første Borgarlína-ruten skal stå ferdig i slutten av 2026 eller tidlig i 2027 og blir 14,5 kilometer lang. Seks nye ruter skal være klare innen 2034.

- Når alt dette er klar, vil vi ha et offentlig transportsystem som kan sammenlignes med det andre nordiske land har, hvis vi gjør det skikkelig. Da kan vi ikke senke våre krav for å spare penger. Hvis vi leverer på lovnaden om en buss hvert syvende og et halvt minutt, da kommer vi på linje med de andre nordiske landene.

Det er imidlertid sannsynlig at andre nordiske byer vil ha nådd det neste nivået på offentlig transport innen den tid.

– Vi prøver nå å øke andelen av offentlig transport fra 5 til 10-12 prosent. Men når vi når det målet, vil andre byer kanskje ha kommet opp i 25 prosent. Så vi vil fremdeles ligge 10-20 år bak. Men forhåpentligvis vil vi ta gradvis innpå.



Med Østersø-færgen som arbejdsplads: Lange vagter og fællesskab

Færgerne mellem Norden og Baltikum er vigtige transportkorridorer mellem Norden og Baltikum og store arbejdspladser til søs. Én af dem er færgen Aura Seaways, hvor 52 besætningsmedlemmer bor og arbejder fire uger ad gangen.

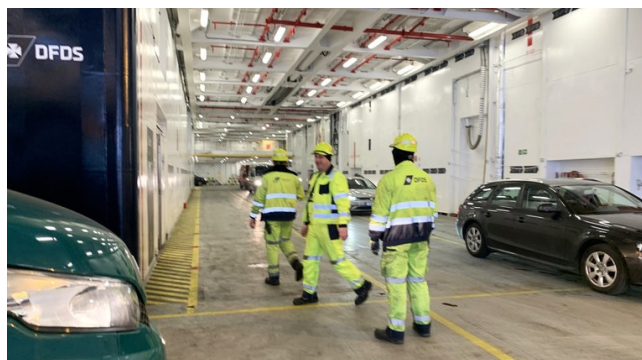
TEMA

27.04.2023

TEKST OG FOTO: MARIE PREISLER

Det summer af vanlig aften travlhed ombord på færgen Aura Seaways, ejet af det danske rederi DFDS. Der er 52 medarbejdere ombord og i fuld gang med at klargøre færgen til næsten afgang. Lige nu ligger færgen i terminalen i Karlshamn på den svenske sydkyst og sætter om lidt kurs mod havnebyen Kleipeda i Litauen.

Det er en vigtig gods- og passagerrute over Østersøen, og på vogndækket er medarbejdere i gule og sorte jakker med DFDS-logo i fuld gang med at dirigere de sidste person- og lastbiler ombord.



Færgen er en vigtig transportrute for gods og personbiler over Østersøen.

Containere, som skal med, er kørt ind og sikret, så de også står fast, også hvis færgen kommer i høj sø, når den om få timer befinder sig langt ude på Østersøen.

Klar til afgang

Under vogndækket gør cheffingenør Henrikas Siurblys og hans stab af marineofficerer i gang med opstarten af skibets fire gigantiske skibsmotorerne. På etagerne over dæk har stewarder rengjort kahytterne efter seneste overfart. Der ligger nu hvide håndklæder klar på de redte senge i alle kahytter til næste hold passagerer, som er på vej ombord. I køkkenet og i cafe, restaurant og baren på 9. etage gør servicepersonale klar til at servere mad og drikke under den 13 timer lange overfart.

Øverst oppe – på broen på 11. etage – indhenter kaptajn Sergej Sved og hans 1. og 2. styrmand senest vejrudsigt og meldinger fra dækket og maskinkontrolrummet. Via kikkertør og skibets radarskærme tager de bestik af den skibstrafik, som færgen vil møde under udsejlingen om et øjeblik.

En svag rumlen fortæller, at motorerne nu er startet op og klar til at sætte det 17.250 ton tunge skib i bevægelse. Der blæser en let vind, da Aura Seaways sagte glider ud af havnen i Karlshamn gennem klippefyldt skærgård og i en sejlrrende, der sine steder ikke er meget bredere end færgen, der måler næsten 32 meter på tværs.

- Skibet har topmoderne og fuldautomatiske styrings- og kontrolsystemer, men vi bruger også kikkert og styrer skibet manuelt i alle særlige situationer. Under ind- og udsejling er der brug for ekstrem præcision, så der styrer vi skibet manuelt, forklarer kaptajnen.



Kaptajn Sergej Sved og besætning på broen.

28 dage ude – 28 hjemme

Med sine 230 meter er skibet længere end to fodboldbaner i forlængelse af hinanden. Der er plads ombord til 600 passagerer, 273 lastbiltrailere og 73 personpiler. Skibet og

søsterskibet Luna Seaways er de største færger i DFDS' flåde og de nyeste.

De afsejler hver aften fra den ene side af Østersøen og anløber på den anden side af Østersøen næste morgen, hvor medarbejderne tømmer skibet for biler og passagerer, gør rent, vedligeholder og forbereder næste tur, inden skibet afsejler igen samme aften.

Aura Seaways betjenes på denne overfart af 52 besætningsmedlemmer, fortrinsvis litauere. De bor og arbejder ombord i 28 dage ad gangen. Dernæst har de 28 dages landlov, hvor de rømmer deres personale-kahyt om bord og tager hjem og har fri i 28 dage, mens et tilsvarende hold besætningsmedlemmer rykker ind på færgen.

En livsstil

At arbejde på den måde er en livsstil, som man enten ikke trives i og søger væk fra igen. Eller man bliver så glad for både friheden og nærheden med kollegaerne ombord, at man ikke har lyst til at vænne tilbage til ordinært arbejde med 8-17-arbejdsdag, fem arbejdsdage om ugen og to dage fri, forklarer flere besætningsmedlemmer:

- Jeg når lige at længes hjem til familien, når jeg har været ombord i 28 dage, og efter 28 dages fri, er jeg klar til at komme tilbage ombord, hvor vi jo på en måde også er en slags familie, forklarer elektroingeniør Artur Kovalenko.

Hans chef i maskinkontrolrummet, Henrikas Siurblys, nikker: Han har arbejdet på søen i 40 år og forklarer, at i mange andre job på søen er man afsted hjemmefra i meget længere tid ad gangen. 28 dage er et meget passende tidsrum, vurderer han også.



Ingeniør Artur Kovalenko (tv) og Julius Urbonas (th) i værkstedet ved siden af maskinrummet

Indre Vaskyte har det på samme måde. Hun er 30 år og en af to service chefer ombord. Hun har arbejdet i DFDS og ombord på færger i foreløbig ni år og har arbejdet sig op fra steward med kabinerengøring som arbejdsopgave. Nu har

hun og hendes kollega ansvar for alle servicefunktioner ombord på nær catering. Inden hun kom til DFDS gjorde hun rent på skibe for en anden virksomhed med base i land.

- Jeg kunne ikke trives i et almindeligt job længere. Vi er nødt til at være ét stort team både i hverdagen, og når der sker noget uforudset. Det giver en spænding og en samhørighed, jeg er rigtig glad for, siger Indre Vaskyte.

Det er også hårdt at være 52 meget forskellige mennesker, der bor og arbejder så tæt sammen i lang tid, forklarer hun. Det kræver stor fleksibilitet, og som kvindelig medarbejder og mellemlider på en ret mandsdomineret arbejdsplads skal hun også kunne være lidt barsk.

Hvis Indree Vaskyte får børn, vil hun overveje at finde et andet job.

- Flere af mine kollegaer ombord har børn, men jeg er ikke sikker på at jeg kan se mig selv arbejde sådan her med små børn, selvom jeg nogle gange kan tage hjem nogle timer, når vi ligger i havnen i Kleipeda, fordi jeg bor lige ved siden af færgeterminalen. Men det vil være vemodigt at sige farvel. At arbejde den her måde er et kæmpe eventyr i mit liv.

I køkkenet ombord arbejder 22-årige Diana Petrikauskaite. Hun har heller ikke børn endnu men forventer ikke, at børn vil betyde en afslutning på arbejdslivet til søs:

- Hvis jeg får et barn, vil min familie passe barnet, når jeg er på arbejde, siger hun.



Diana Petrikauskaite og kollegaer anretter hver dag morgen- og aftensmad til passagererne.

Sover i fritiden ombord

Besætningen arbejder 12 timer i døgnet og har 12 timer fri, og fritiden ombord tilbringer medarbejderne mest i deres kahyt og mest med at sove, fortæller flere. De 12 timers arbejde er typisk spredt ud over flere tidsrum i løbet af døgnet. In-

dimellem gælder det om at få nogle timers søvn. Måltiderne indtager medarbejderne i det fælles personalerum, der i indretning minder om passager-restauranten højere oppe i skibet.

Mange besætningsmedlemmer bor i Klaipeda, og de kan derfor i princippet nå hjem og besøge deres hjem og se familien, når skibet ligger i havn dér i 11 timer hver anden dag. Det kræver dog kaptajnens godkendelse at forlade skibet i arbejdstiden.

- Medarbejderne får lov at gå fra borde efter behov og under hensyntagen til, at der i timerne i havn også er mange daglige og vigtige arbejdsopgaver at løse foruden vedligehold og sikkerhedsprocedurer som vi skal følge, herunder regelmæssige brandøvelser, forklarer kaptajnen.



I personaletalonen spiser besætningen, her kaptajn Sergej Sved.

Kaptajnens ord er lov

DFDS er et stort rederi med mange færgeruter, divisioner og ledelsesniveauer. Men ombord og i relation til den daglige drift af skibet er kaptajnen i praksis øverstbefalende. Han har ikke blot ansvar for at styre skibet sikkert fra havn til havn. Han er også de facto HR-chef og har det sidste ord i mange personale-spørgsmål, forklarer han.

- Som kaptajn er jeg ansvarlig for hele skibet og alt liv ombord for besætningen, mens den bor her, så jeg skal tage stilling til alt muligt, men opfordrer altid nye medarbejdere til at spørge deres nærmeste chef om bord om alt, hvad de er i tvivl om.

Sergej Sved har arbejdet i DFDS de seneste 13 år, og har været kaptajn i rederiet i ni år. Det senest år ombord på Aura Seaways, der nu har forladt færgeløbet i Karlshamn. Næsten lydløst glider hun ud af den snævre udsejling med klipper og skær på begge sider, og mens den svenske kyst fortoner sig bagude, får medarbejderne på broen på skift kaptajnens

tilladelse til at gå ned og spise aftensmad. Selv spiser han til sidst.

Nat ombord

Mørket er ved at sænke sig over Østersøen. Indenfor på broen er der også meget mørkt for at sikre bedst udsyn over havet, der stadig er roligt, vinden er jævn, og bølgerne under to meter høje og mærkes næsten ikke ombord. Da skibet er på åbent hav sættes farten til cirka 18 knob. Motorene kan levere langt højere fart, men bruger så også meget mere brændstof.

Ifølge prognosen skal det blæse lidt op ud på natten, men kaptajnen forsikrer, at det ikke bliver noget, der påvirker passagerernes søvn i kahytterne eller servering af mad og drikke i restaurant, cafe og baren.

- Dette skib er fantastisk – og hun er stærk, siger han.

Han fortsætter om skibet, som han på ægte kaptajn-vis omtaler i hunkøn:

- Hun er så lang, at hun skærer sig vej gennem bølgerne frem for at hugge i dem. Selv i ret høj sø ligger hun roligt i vandet, for vi har også stabilisatorer, der hindrer hende i at vippe.

Skibet sejler ikke, hvis der forventes en vindstyrke over 25 sekundmeter. Et par gange hver vinter er bølgerne otte meter høje, og så bliver skibet i havn. Op til seks meter høje bølger klarer den dejlige dame derimod i fin stil.



Fra maskinkontrolrummet overvåges de fire skibsmotorer af cheffingeniør Henrikas Siurblys (bagerst til venstre) og hans medarbejdere.

I maskinkontrolrummet 10 dæk længere nede er chef-skibingeniør Henrikas Siurblys og hans medarbejdere i gang med nattens konstante bemanding af maskinkontrolrummet og runder inde i selv maskinrummet for at kontrollere driften

og udføre løbende vedligehold. Der er altid både en ingeniør og en motormand på vagt sammen.

Ligesom broen er også maskinkontrolrummet spækket med kontroludstyr. En alarm går i maskinkontrolrummet hver gang udstyret konstaterer en større eller mindre uregelmæssighed. Henrikas Siurblys sender en mand derind.

Klapsalver i baren

Mens der er ro på bro, dæk og i maskinkontrolrummet, er der livligt i baren. Hovedparten af passagerne ombord er litauiske lastbilchauffører og jobpendlere på vej hjem, og et pænt udsnit af dem sidder bænket om barens tv-skærm, hvor Litauens bedste basketball-hold, Zalgiris Kaunas, spiller en vigtig kamp mod et andet europæisk tophold.



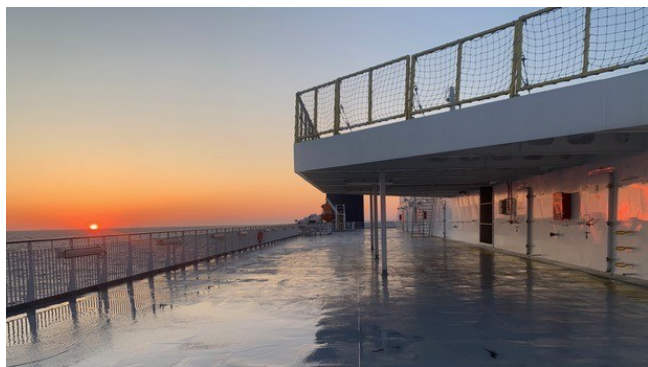
Stemningen er spændt blandt passagerne i baren, da Litauens bedste basketball-hold spiller vigtig kamp.

Basketball er nationalsport i Litauen, og der bliver i baren råbt, bidt negle og klappet i takt med, at Zalgiris Kaunas skiftevis fører og bliver indhentet. Zalgiris Kaunas vinder i sidste sekund og det fejrer mange med en ekstra fadøl, skænket af en synligt rørt bartender, som fortæller, at han er fra Kaunas og har fulgt sit hold, siden han var lille, og at det her er virkelig stort.

Da de sidste gæster har drukket deres øl, beder han venligt gæsterne finde deres kahytter, for nu lukker baren. Det er nat ombord.

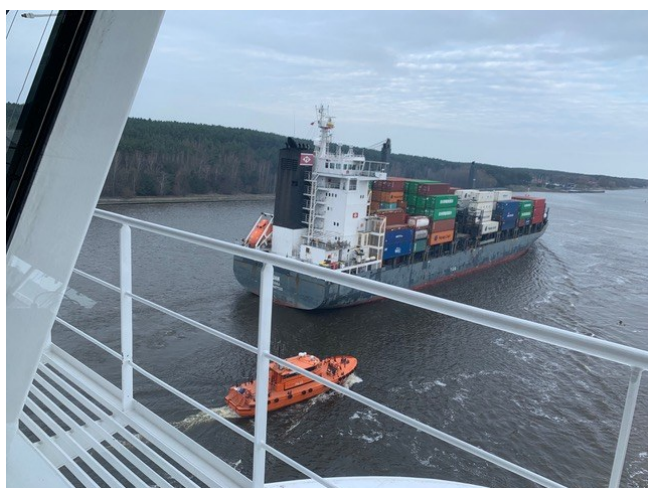
De sidste fem centimeter

Klokken seks næste morgen vækkes alle passagerer eftertrykkeligt af en højtalerstemme, der i alle kahytter annoncerer, at morgenmaden nu er klar. Ankomsten til Klaipėda nærmer sig. På broen har kaptajnen indfundet sig efter nogle timers søvn. Kaptajnens kahyt ligger i umiddelbar forbindelse med broen, så han kan hentes ind på få minutter af den vagthavende styrmand. Men denne nat blev han ikke vækket. Overfarten har været rolig.



Solen står op over Østersøen, mens færgen nærmer sig havn.

Nu skal skibet til kaj til Klaipeda, og det kræver til gengæld kaptajnens fulde bevågenhed. Indsejlingen er et kilometer-langt og smalt stræde med livlig skibstrafik, hvor kaptajnen og hans folk på broen skal vende det 231,5 meter lange skib, før det lægger til. Samtidig med den manøvre passerer et containerskib tæt forbi.



Pladsen er trang i havneløbet i Klaipeda, hvor Aura Seaways møder et containerskib.

Kaptajn og styrmænd bruger kikkerter og udvekslet vurderinger af situationen. Passagen går fint, men afstanden mellem de to skibe var ikke så stor, som kaptajnen kunne have ønsket, forklarer han.

De sidste meter ind i færgeløbet kræver også fuldt fokus af kaptajn og styrmænd. Skibet skal ligge helt lige, før det kan sikres. Fem centimeter skævt, og det store skib kan ikke tøjres helt, som det skal. Skibet kommer på plads, og losningen starter på dækket. Motorerne lukkes ned fra maskinkontrollrummet. Servicemedarbejderne rykker ind i de rømmede kahytter. Klargøringen af skibet før næste overfart samme aften er i gang.



Elflygplan kan ge nya trafikmönster i Norden

Att satsa på elektriska flygplan handlar inte bara om att få ned CO₂-utsläppen. Nya, korta flyglinjer kommer också att öppna för en ny sorts arbetspendling. Dessutom kan elflygplan skapa nya jobb, både i industrin och på mindre flygfält.

TEMA

27.04.2023

TEXT: BJÖRN LINDAHL, FOTO: HERART AEROSPACE

Nordregio har nyligen publicerat en rapport om vilka sträckor som lämpar sig bäst för elflygplan. Det finns 186 flygfält i Norden. Eftersom den första generationen av elflygplan bara kommer ha en räckvidd på 200 kilometer, ger det en möjlighet att upprätta 1000 olika flyglinjer mellan två flygplatser.

Nordregio har emellertid tagit bort många av dessa av olika skäl, när de har kartlagt de mest gynnsamma flyglinjerna. Fokus är på flyglinjer från landsbygden till urbana områden.

Man har också valt att utesluta alla flyglinjer där resenärerna kan resa med tåg på mindre än 2,5 timmar. I Frankrike har regeringen redan av miljöskäl förbjudit alla sådana inhemska flyglinjer.

Dessutom har man räknat bort de flyglinjer som redan trafikeras med vanliga flygplan som använder fossil energi, liksom de flyglinjer som är så korta att tidsvinsten inte blir tillräckligt stor. Ytterligare en faktor är om det bor tillräckligt många människor i området runt flygplatsen för att kunna upprätthålla en flyglinje.

Tidsvinsten avgör

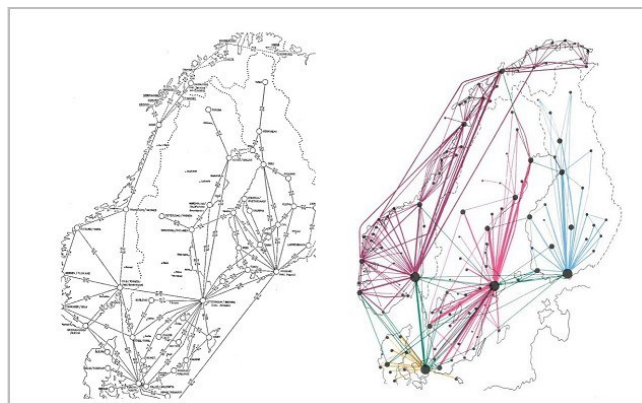
Kvar blir det 203 flyglinjer i Norden där elflyg skulle innebära en stor tidsvinst, definierad som att en resa med både bil och kollektivtrafik skulle ta minst 1,5 gånger så lång tid. Flera flyglinjer går över vatten, speciellt i det som kallas för Kvarken-området, det vill säga det smala området i Östersjön mellan Umeå och Vasa.



Ju starkare grönfärg på kartan, desto större tidsvinst med elektriskt flyg. Källa: Nordregio.

- Redan idag finns det ett tätt samarbete mellan arbetsmarknaderna i Kvarken-området och efterfrågan på arbetskraft förväntas öka. Ett exempel är Northvolts batterifabrik i Skellefteå, där finsk arbetskraft kommer att vara avgörande. Tidigare studier, som det så kallade FAIR-projektet, har kommit fram till att elektrisk flygtrafik är det billigaste sättet att öka tillgängligheten mellan arbetsmarknaderna i Kvarken-området, skriver Tove Lundberg, som gjort studien.

FAIR-projektet, som hon hänvisar till, presenterade en rapport, skriven av professor Lars Westin vid Umeå universitet 2021. Där ges en historisk översikt hur de nordiska ländernas flygförbindelser idag sker som ekrar från ett nav, där huvudstäderna är i mitten och där det nästan inte finns några tvärförbindelser.



Flygförbindelserna på 50-talet, jämfört med 90-talet. Nästan all flygtrafik går till och från flygplatserna vid ländernas huvudstäder. Elflygplan skulle kunna bryta det mönstret. Källa: Kvarkenrådet.

- Ett försök på att återetablera, utveckla och bredda ett regionalt flyglinjenät i Kvarkenregionen kommer att möta kraftig konkurrens från de dominerande nav- och ekerorienterade flygnätverken som är etablerade på nationell nivå, påpekar Lars Westin.

Om de olika länderna lyckas samordna sin flygfartspolitik och regler, borde det ändå finnas möjligheten att upprätta en tvärförbindelse mellan Uleåborg i Finland, Umeå i Sverige och Bodö i Norge, anser han.

Men det blir inte lätt:

"De väletablerade flygförbindelserna med huvudstäderna kan över tid ha lett till att affärsverksamheten går i den riktningen, samtidigt som uthålligheten för att etablera och informera om nya regionala marknader kanske inte är tillräcklig. Eftersom flygtrafik enligt lagen inte är en del av den offentliga svenska regionala luftfartspolitiken, finns inte heller de offentliga medlen som skulle kunna användas för att utveckla de regionala flygförbindelserna."

Norge subventionerar regionflyget

I Norge är emellertid regionalflyget en del av luftfartspolitiken och staten upprätthåller ett antal flygförbindelser med mindre flygplanstyper. I början av året presenterade regeringen en vitbok om luftfartspolitiken.

Det finns 37 mindre och mellanstora norska flygplatser, Sammanlagt står de inte för mer än 7 procent av trafikvolymen. Även om Norge genom EES-avtalet följer samma regler för luftfarten som i EU, finns det en möjlighet även enligt dessa regler att ge monopol till en aktör på vissa flyglinjer, som så kan få statligt stöd. Detta måste emellertid ske genom en öppen anbudsprocess. Från den 1 april i år kommer stödet sammanlagt uppgå till nästan 900 miljoner norska kronor per år.

Tack vare att det regionala flygstödet upprätthåller ett 50-tal förbindelser har 90 procent av den norska befolkningen till-

gång till en flygplats som ligger högst 90 minuters körtid från det lokala kommuncentret. De flesta på fastlandet i Norge har därmed också möjligheten att genomföra en dagsresa till och från Oslo.

"God testarena"

"Norges flygplatsinfrastruktur gör att landet kan vara en god testarena för noll- och lågutsläppsflyg" påpekas det i vitboken.

Regeringens mål är att sådana flyg kan börja användas på de subventionerade flyglinjerna från och med 2028 om den tekniska utvecklingen gör det möjligt.

Vilken sorts elflygplan som lämpar sig bäst är för tidigt att avgöra.

- Det som är helt säkert är att dessa flygplan kommer att se radikalt annorlunda ut mot vad vi är vana vid idag, skriver författarna av boken *Fundamentals of Electric Aircraft*.

En teknik som idag används på hangarfartyg är så kallade VTOL-flygplan, där bostäverna står för Vertical take-off and landing. Flygplanen är en slags hybrid av flygplan och helikoptrar. Det finns enligt författarna mer än 70 olika projekt att utveckla elektriska VTOL-plan runtom i världen. Det skulle innebära att trafiken skulle kunna ske från landningsbanor som inte är större än en helikopterplatta.

Ett elflygplan som ser mer konventionellt ut är det som har utvecklats av det svenska företaget Heart Aerospace som har sitt huvudkontor i Göteborg. Dess ES-30 modell ska lanseras 2028. Flygplanet kan ta 30 passagerare, behöver en landningsbana på 1100 meter. Med batterier har det en räckvidd på 200 kilometer, men i hybridform med andra bränslen, upp till 800 kilometer med 25 passagerare.

Avtal med Åland

I mars i år tecknade företaget ett avtal med Ålands landskapsregering om att använda ES-30 för att utveckla en hållbar lufttrafik för ögruppen.

- Åland har haft en positiv befolkningstrend under de senaste 50 åren och fortsätter att växa varje år. Eftersom vi är ett ösamhälle är våra flygförbindelser livsviktiga för oss, men det är också miljön. Det är därför tystgående elflygplan med nollutsläpp är högst intressanta för oss, säger Fredrik Karlström, som är handels- och industriminister i landskapsregeringen.



Finlands största industriprojekt till sist färdigt

Kärnkraftverket i Olkiluoto har kallats ett evighetsprojekt. De två första reaktorerna byggdes på 1970-talet. Nu är också den tredje reaktorn i bruk, efter mer än trettio år.

TEMA

27.04.2023

TEXT: BENT ÖSTLING, FOTO: TAPANI KARJANLAHTI/TVO

Kärnkraftverket har blivit avgörande för Finlands energiförsörjning, men motståndarna påminner om en annan evighetsfråga. Slutförvaringen av kärnavfallet sker i en bergsgrotta i närheten - och det ska hålla i hundra tusen år.

Den europeiska energipolitiken fick ett snabbt uppvaknande i samband med Rysslands fullskaliga krig mot Ukraina. Helt plötsligt blev den nationella självförsörjningen inom energisektorn livsviktig.

Stora förväntningar på Europas största kraftverk

I Finland hade man stora förväntningar på den tredje kärnkraftsreaktorn i Olkiluoto - Europas största, med en ka-

pacitet på 1 600 megawatt. Den skulle rädda den första vintern utan rysk energi och ersätta elimporten från Ryssland som hade stoppats.

Men det blev en besvikelse. Projektet har förföljts av förseningar ända in på slutrakan. Säkerhetsgranskningarna har gång på gång visat på problem i hållbarheten, både i konstruktion, byggnadsmaterial och maskineri.

Finland fick ändå inte plötsliga elstopp och ransomeringar. Vintern 2023 blev inte så kall och finländarna hade lärt sig spara energi. Men priserna blev betydligt högre än vanligt.

Men nu är det klart. Den 16 april 2023 avslutades den sista testkörningen av kärnkraftsreaktorn. En vecka senare övertog energibolaget Teollisuuden Voima (Industrins kraft) det nybyggda kraftverket av tillverkaren Areva. Den kommersiella energiproduktionen har inletts.



Kärnkraftverket ligger på Finlands västkust, drygt 100 kilometer norr om Åbo. Foto: TVO

Nu är förhoppningen att elpriserna ska kunna återgå till det normala när Finland igen är självförsörjande på el. I mellanperioden var man beroende av elimport från Sverige och nord-Norge, som hotade att avsluta sin export.

Den svenska tidningen Näringslivet ser framför sig lägre svenska elpriser när Finlands elbalans avsevärt förbättras tack vare Olkiluoto. När den nya reaktorn börjar producera på max kommer det att få stora konsekvenser för Finland och det nordiska elsystemet, skriver tidningen.

Baguettekommunen

Olkiluoto ligger i den lilla kommunen Eurajoki (på svenska Euraåminne) med mindre än 10 000 invånare. Kärnkraften har inneburit inflyttning, internationalisering, skatteintäkter och välmående för kommunen, som i praktiken uppges vara skuldfri. Eurajoki har skämtsamt kallats "Finlands mest elektriska kommun".

Kärnkraftverkets ägare Teollisuuden Voima (TVO) ägs i sin tur av finländska industriföretag och energibolag som också delar på elproduktionen.

De första kärnkraftsenheterna byggdes av svenska Asea-Atom på 1970-talet, men trean byggdes av det franska kärnkraftsbyggbolaget Areva.

Företaget förde med sig hundratals franska anställda. Det byggdes en fransk skola i kommunen och baguetten kom med i bröдавdelningens sortiment vid sidan av det finska rågrödet.



Den nya reaktorn, som ligger framför de två äldre på bilden, är den kraftfullaste reaktorn i Europa och den tredje kraftfullaste i världen. Fotot: TVO.

Den långvariga förseningen innebär förlängda arbetskontrakt för personalen. Sammanlagt över 4 500 personer, åttio nationaliteter, har varit inblandade i det långa byggnadsprojektet.

Kärnkraftverket sysselsätter fortfarande hundratals anställda i Olkiluoto. Arbetet med slutförvaringen djupt nere i berggrunden fortsätter också. Finland löser kärnkraftens stora utmaning, slutförvaringen av bränslestavarna.

Avfallet ska läggas i stål- och kopparkapslar och förvaras i betontitler i djupa bergtunnlar på 450 meters djup i den stabila finska berggrunden. Där samlas allt finländskt kärnavfall och den definitiva förslutningen planeras ske om cirka hundra år.

Statligt beroende av Olkiluoto och Lovisa

Hälften av Finlands energibehov täcks av kärnkraft. De tre enheterna på Olkiluoto ska producera trettio procent av energianvändningen.

Det andra finländska kärnkraftverket finns i Lovisa, vid kusten öster om Helsingfors.

Det byggdes i statlig regi, men ägs nu av den börsnoterade energikoncernen Fortum, där staten är majoritetsägare.

I vintras beslöt regeringen att Fortums två kärnreaktorer i Lovisa får förlängt driftstillstånd till år 2050. Enligt det ursprungliga beslutet skulle enheterna köras ner 2027-2030.

Regeringens motivering är att kärnkraftverket i Lovisa behövs för att trygga den finländska elförsörjningen. Kraftverket producerar ungefär tio procent av Finlands elbehov.

Rysk påverkan

Den finländska strålsäkerhetscentralen anser att Fortum har förutsättningar att fortsätta driva reaktorerna i Lovisa säkert. Det handlar om en sovjetisk konstruktion, med många västliga tillägg för att höja säkerheten. Skyddsskalet har gjorts tjockare med finskt stål. Datorer och utrustning kommer från både Westinghouse, Nokia och Siemens. Mycket är ändå i ursprungligt skick.



Turbinhallen i den nya reaktorn. Foto: TVO

Kärnkraftverket har varit beroende av ryskt uranbränsle, men Fortum utreder nu möjligheten att övergå till en ny typ av bränsle från väst. Avfallet har tidigare återsänts till Ryssland, men slutförvaringen av låg- och medelaktivt avfall sker nu i kraftverksområdets berggrund.

Liksom i Olkiluoto har man i Lovisa haft förhoppningar och planer för en tredje reaktor, men projektet har fallit på kostnader och osäkerheten kring slutförvaringen av avfallet. Regeringen förkastade Fortums anhållan om en tredje reaktor år 2010. Det sades att olyckan i Fukushima inte förbättrade chanserna för en omprövning.

2015 kom Kreml med ett erbjudande om en tredje reaktor i Lovisa, men frågan gick inte vidare.

Nytt projekt stoppat i norr

I stället satsade man på ett helt nytt kärnkraftsbygge i Pyhäjoki i norra Finland. Energibolaget Fennovoima skulle bygga ett kärnkraftverk tillsammans med det ryska Rosatoms dotterbolag RAOS Projects, som också var tredjedelsägare i projektet. Det var tänkt att tas i bruk år 2029.

Arbetet kom igång, med utgrävning av det schakt där kärnreaktorn skulle placeras, kabeldragning i området och arbetet med infrastrukturen för havshydraulik. Men nu är projektet stoppat.

Fennovoima sade upp sitt avtal om kraftverksleverans med hänvisning till betydande förseningar och RAOS Projects oförmåga att förverkliga projektet Hanhikivi 1, uppgav Fennovoima. Kriget i Ukraina förvärrade riskerna som var förknippade med projektet, enligt bolaget.

För de finländska ägarna blev det fortsatta samarbetet ännu svårare, då Rosatom tog över kärnkraftverket i ukrainska Zaporizjja. Den finländska energiministern Mika Lintilä ansåg det omöjligt att gå vidare med projektet som ännu inte hade fått alla tillstånd.

En stor ägare som har brutit alla internationella regler om kärnkraften och med våld tagit över ett kärnkraftverk i ett an-

nat land kan helt omöjligt få tillstånd att driva kärnkraftverk i Finland, sa närings- och energiminister Mika Lintilä i en riksdagsdebatt.

Småskalig kärnkraft nästa?

Nu söker Finland andra vägar och det är ibnte uteslutet att någon annan bygger vidare på den förberedda tomten i Pyhäjoki. Före det återstår åtskilliga rättsprocesser om det avbrutna rysk-finländska samarbetet.

Fortum äger både kärnkraftverket i Lovisa och en fjärdedel av verket i Olkiluoto samt betydande delar i de svenska kärnkraftverken i Oskarshamn och Forsmark. Fortum beskrivs som ett ledande nordiskt företag inom fossilfri energi, bolaget utreder möjligheterna för ny kärnkraft i Norden.

Fortum har tillsammans med Outokumpu ett samarbetsavtal om ny småskalig kärnkraft, SMR i Finland. Syftet är att minska utsläppen av CO₂ från Outokumpus tillverkning av rostfritt stål i norra Finland.

Avsikten är att minska koldioxidutsläppen från stålindustrin. Förutom vind-, sol- och vattenkraft behöver energiintensiva industrier och hela samhället en stabil och koldioxidfri elproduktion, framhåller de två företagen. Kärnkraft anses vara det enda alternativet.

Motståndet lagt sig

Flera partier och medborgarorganisationer har länge motsatt sig kärnkraften i Finland. Men motståndet har lagt sig. Miljöorganisationen Greenpeace har meddelat att man inte längre aktionerar mot kärnkraft, efter många protestaktioner genom tiderna t.ex. i Olkiluoto.

Miljöpartiet De grönas miljöminister Satu Hassi lämnade år 2002 sin post, när regeringen gav principitillstånd för Olkiluotos tredje reaktor. Det samma hände år 2014 när regeringen skulle ge principitillstånd för kärnkraftverket i Pyhäjoki.

Numera är också De Gröna för kärnkraft, även om det fortfarande finns invändningar om kostnader och risker.

Många pekar ändå på den underliga situation som uppstår, när Tyskland lägger ner sina tre sista kärnkraftverk nästan samma dag som Finland tar i bruk sitt nya kärnkraftverk nästan samma dag som den sista tyska kärnreaktorn läggs ner.

Klimatet kräver mer kärnkraft?

Rysslands krig i Ukraina har alltså rört om också den finländska energipolitiken. När Samlingspartiets ordförande Petteri Orpo efter riksdagsvalet i april började bilda regering gällde en av hans frågor kärnkraften.

En fråga i regeringssonderingen gällde partiernas beredskap att skapa förutsättningar för nya investeringar i kärnkraft och för småskalig kärnkraft.

Han frågade partierna om de är beredda att främja Finlands klimatneutralitetsmål och en ökning av de finländska företagens miljövänliga export.

Alla partier svarade jakande och slutsatserna syns i det nya regeringsprogrammet.



Green Mountain skal bygge Norges største datasenter. Foto: plantegning/Green Mountain

Nordiske datasenter - grandiose planer, men skuffende få ansettelser

Nye datasentre dukker opp i Norge og Sverige, sammen med store forventninger om mange nye arbeidsplasser og høy avkastning.

TEMA

27.04.2023

TEKST: BJØRN LØNNUM ANDREASSEN, TEGNING: GREEN MOUNTAIN

Men for noen har forhåpningene som ble uttrykt i begynnelsen av eventyret vist seg å være mer grandiose enn det som har fulgt.

Myter og optimisme

For noen år siden publiserte Business Sweden en rapport som sa at rundt 30 000 nye jobber ville bli skapt med Facebooks nye datasenter i Luleå nord i Sverige. I 2020 fant den finske kringkasteren Yle ut at bare 56 personer jobbet i serverfarmen.

I dag har tallet steget til rundt 90, og enda en serverfarm skal åpnes. Likevel har Facebooks ankomst bare skapt en liten brøkdel av jobbene som var tenkt tidligere.



Det ble ikke bygget noe datasenter i Ballangen. Tegningen fra Corgan viser hvordan verdens største datasenter kunne ha sett ut. Tegning: Corgan

Et annet eksempel er norske Ballangen kommune i Nordland.

Ifølge NRK hadde kommunen både ledig plass, kjølig klima og tilgang på ren, billig kraft. I 2017 lanserte derfor det norske selskapet Kolos planer om å bygge verdens største datasenter, med inntil 3 000 arbeidsplasser.

Kommunens bidrag var ei tomt på 600 mål. Kolos slapp å betale for tomten, ble uenige med seg selv om utviklingen, og solgte selskapet for 86 millioner kroner, heter det fra NRK.

Tomten er tilbake på kommunale hender, men uten at noe datasenter ble bygget.

En av realitetene

Gjennom år med omfattende utvikling har selskapet Green Edge Compute heller utviklet det de mener er verdens mest bærekraftige datasenter, forklarer Patrik J. Hagelin. Han er kommersiell sjef og en av gründerne i selskapet.



Patrik J. Hagelin, kommersiell sjef, Green Mountain.

- Vi bygger små veskekjølte datasenter hvor vi også bygger vårt eget utstyr som vi leier ut kapasitet fra. Vi har et mål om å finne ut hvordan man bygger verdens mest bærekraftige datasenter. Fra 2017 har vi laget et senter i Trondheim, sier Hagelin.

Han tar med at selskapet snart skal lage datasenter i flere byer i Norge.

En sentral

Hagelin og selskapet vil omtrent ha færrest mulig ansatte.

- Vårt mål er å klare oss med få ansatte, kanskje 10 til å ta vare på våre datasenter. For vi skal drive lokasjonene fra en sentral. Det kan også være fra samme sentral med datasenter som kan ligge desentralisert. Da vil vi ha partnere som jobber mot kundene våre, forklarer han.

Opplevelsen av å drive datasenter ser altså helt annerledes ut for Green Edge Compute i dag, enn det gjorde for flere aktører for noen år siden.

- Datasenter i seg selv skaper ikke akkurat sykt mange arbeidsplasser, men det blir ofte en synergi mellom flere aktører, forklarer Hagelin.

Mange penger

At datasenter er «big business» også i Norge, viste seg sommeren 2021.

Ifølge Finansavisen bladdes israelske Azrieli Group opp 7,6 milliarder kroner for å sikre seg aksjene i Green Mountain. De har datasenter i utkanskommuner som Rennesøy, på Rjukan og i Enebakk i Norge. Beløpet var mer enn ti ganger så mye som Smedvig-konsernet samlet hadde anskaffet datasentrene for.

Det nye nå er at Green Mountain har skaffet seg kontrakt med kinesiske Tiktok, som skal inn i et nytt datasenter som bygges ved Hamar.

Utfordring med sikkerhet

Et vesentlig problem er at teknologien utvikles og tas i bruk langt raskere enn hva lovmakerne i Norge har maktet å hamle opp med. Konsekvensen er utfordringer med regulering av sikkerhet og personvern.

Alt før 2017 advarte blant andre den norske juristen Geir Lippestad mot at lovverket henger langt etter teknologisk utvikling, særlig utvikling av kunstig intelligens.

I senere tid er koblingen mellom kinesiske videodelingstjenesten Tiktok og kinesiske myndigheter blitt diskutert. Frykten er at kinesiske myndigheter kan misbruke informasjon samlet inn av både appen Tiktok og appen Telegram.

Denne våren har derfor Justis- og beredskapsdepartementet bedt Nasjonal sikkerhetsmyndighet (NSM) i Norge om å vurdere om det bør innføres tiltak eller gis råd eller retningslinjer i Norge knyttet til blant annet Tiktok og Telegram.

NSM vurderer at plattformene ikke bør installeres på offentlig ansattes enheter som brukes i tjenesten.

Nettopp lovverk og sikkerhet er omdiskutert når Green Mountains bygger datasenter ved Hamar. Der blir Tiktok en stor leietaker. Det har ordfører Einar Busterud uttalt seg om i nyhetssendingen Dagsrevyen hos TV-kanalen NRK.

- Nasjonal sikkerhet utøves av sentrale myndigheter. Det som er lov i Norge er lov også her på Hamar, har Busterud uttalt.



Stefano Scarpetta: OECD lär sig mycket av att studera Norden

Stefano Scarpetta är upprymd när han går upp på talarsolen vid inledningen av OECD:s och Nordiska ministerrådets konferens i Reykjavik: - Jag vet inte hur ni gjorde det - men tack för det fantastiska norrskenet som vi fick uppleva igår kväll!

PORTRETT

27.04.2023

TEXT OCH FOTO: BJÖRN LINDAHL

Leendet kommer snabbt hos mannen som har haft ansvar för arbete, sysselsättning och välfärdsfrågor de senaste tio åren i OECD. Ämnet för konferensen är dock allvarligt. Hur klarade sig Nordens arbetsmarknader igenom pandemin och vad kan länderna själva, och omvärlden lära sig av vad som skedde i Norden?

- Det var som att en orkan drabbade oss, säger Unnur Sverisdóttir som leder den isländska arbetsförmedlingen Vinnumálastofnun (VMST), i en paneldebatt under konferensen.

Du kan läsa mer om konferensen och OECD-rapporten här. Men Arbeidsliv i Norden fick också möjligheten att föra ett

längre samtal med Stefano Scarpetta om organisationens förhållande till Norden, och om den ömsesidiga omvandling som skett i OECD och i de nordiska länderna under de senaste decennierna.

OECD har sina rötter i USA:s Marshallplan som infördes efter andra världskriget, för återuppbygga upp det sönderbombade Europa och främja ekonomisk tillväxt. USA lånade ut miljardbelopp. En ny organisation startades 1948: the Organisation for European Economic Co-operation (OEEC), för att administrera den amerikanska hjälpen.

Arbetet som gjordes av OEEC var så betydelsefullt att medlemsländerna ville vidareföra det på en ännu större are-

na. Därför skapade de existerande 18 medlemsländerna, tillsammans med USA och Kanada, en ny organisation som som på svenska fick namnet Organisationen för ekonomiskt samarbete och utveckling, OECD, med säte i Paris.

- Målet är detsamma nu som då. Som vårt motto säger "bättre politik för bättre liv", det vill säga hjälp till medlemsländerna att utveckla och införa Policyåtgärder och regler som främjar ekonomisk tillväxt. OECD:s roll är att gå bakom politiken och bedöma vad som faktiskt fungerar och vad som inte fungerar, säger Stefano Scarpetta.



Stefano Scarpetta intervjuas av den isländska TV-kanalen RÚV.

Stefano Scarpetta började arbeta som ekonom på OECD 1991. Under sin karriär i internationella organisationer arbetade han även på Världsbanken 2002 – 2006. Han har en doktorsexamen i ekonomi från École des Hautes Études en Science Sociales i Paris, en Masterexamen i nationalekonomi från The London School of Economics och en kandidatexamen i nationalekonomi från University of Rome.

- Jag kom i kontakt med de nordiska länderna nästan med en gång som jag började på OECD, på grund av de starka banden mellan de nordiska länderna och min organisation. De är inte bara väldigt engagerade deltagare, de har också en stor öppenhet för att lära av andra, säger han. Scarpetta var med och skrev flera av de rapporter som har blivit kännetecknet för organisationen. Han var på 2000-talet också ansvarig för både Sverige och Danmark i den ekonomiska avdelningen.

- De nordiska länderna skiljer sig från andra medlemsländer och är på vissa sätt unika i sin arbets- och socialpolitik. De använder betydande offentliga medel i arbetsmarknads- och socialpolitiken. De arbetar också tätt med arbetsmarknadens parter samtidigt som kollektivförhandlingar spelar en nyckelroll i hanteringen av arbetsmarknadsfrågor.

Samtidigt är de nordiska länderna är också så lika varandra att det gör det intressant för OECD.



Islands största tidning, Morgunblaðið, direktsände presentationen av OECD-rapporten på sina nätsidor. Den kan ses här:

- Det intressanta med den här rapporten som vi presenterar i Reykjavik och som analyserar de politiska svaren på covid-19-krisen, var att vi kunde jämföra de nordiska länderna sinsemellan och med andra OECD-länder. Det var en utmaning för oss, eftersom de nordiska länderna på många sätt är en förebild för andra OECD-länder. Det är därför inte direkt självklart att se vad som kan förbättras. Ändå lyfter rapporten fram ett antal politiska rekommendationer för alla nordiska länder samt specifika för vart och ett av dem."

Relationen mellan de nordiska länderna och OECD var inte alltid lika idyllisk. Särskilt vänsterpartierna ansåg länge att de hade en bättre samhällsmodell än de andra OECD-länderna. Uppfattningen var att OECD hade sin egen "kokbok" för ekonomin som inte tog hänsyn till det.



Osäker på om jag kom ihåg hur OECD uppfattades tog jag en titt innan intervjun i ett norskt tidningsarkiv, bara på jakt efter OECD under ett slumpmässigt år på 80-talet. Den första träffen jag fick var ett fotografi i Arbeiderbladet på en kvinna som kastade pengar i luften. Rubriken på artikeln var: "OECD-rapport om vår økonomi: För höga arbeidskostnader". Bildtexten under bilden lød:

"Istället för att vara glada över lönen borde norske arbeidere tenke mer på industris konkurrenssvårigheter, mener OECD."

När började OECD förändras från att vara fixerad vid budgetbalans och konkurrens till att också bryta sig om andra faktorer, som hållbarhet och inkludering?

- Det var i början av 1990-talet som OECD utvecklade sin första övergripande strategi för arbetsmarknaden, "Jobs Strategy". Strategin strävade efter en bra balans mellan den flexibilitet som krävs på arbetsmarknaden och skyddet av arbetstagarna. Den hyllade faktiskt Danmarks flexicurity-modell.

- Men det stämmer att vår egen policyberättelse har utvecklats sedan dess. På mitten av 2000-talet lanserade vi ett stort jämförande arbete om ojämlikheter där vi anammade konceptet om en inkluderande tillväxt. 2008 publicerade vi den första omfattande rapporten som visade att inkomstjämligheten ökade i de flesta medlemsländerna, inklusive de länder där ojämlikheten var lägst, säger Stefano Scarpetta.

- Sverige är ett bra exempel. Det var tidigare ett av de mest jämlika länderna i OECD, men det är det land där ojämlikheten har ökat mest under de senaste decennierna. Naturligtvis är olikheterna mindre än i många länder, men landet har följt den allmänna tendensen att inkomstskillnaderna ökar på grund av tekniska framsteg som är inriktade på kompetens.

- Efter de här fynden fortsatte våra studier om tillväxt att utvecklas. Vi visade att höga nivåer av ojämlikhet kan vara skadligt inte bara för den sociala sammanhållningen utan också den ekonomiska tillväxten.

- Vi gjorde en rapport om drivkrafterna bakom ojämlikheterna under 2015. Vi presenterade den inte bara för arbets- och socialministrarna, utan också för finansministrarna. Plötsligt förändrades narrativet. För ojämlikheten är inte bara negativt för den sociala sammanhållningen. Den kan också undergräva ekonomisk tillväxt, vilket alltid hade varit huvudmålet för OECD.

- Vi visade att i länder med hög grad av ojämlikhet kan de som befinner sig längst ner i inkomstfördelningen inte investera tillräckligt i sitt och sina barns mänskliga kapital, vilket har en negativ sammanlagd effekt på ekonomisk tillväxt, säger han.

Det är inte bara Scarpetta som anser det, utan det är också synen till historiker som Peter Carroll och Aynsley Kellow, vars bok *The OECD: A decade of transformation* fokuserar på perioden 2011-2021:

"OECD har djärvt omförtolkat det grundläggande målet för sin verksamhet. Under större delen av organisationens historia har det målet varit en hållbar tillväxt, vilket innebar fokus på att öka bnp, men det har länge ifrågasatts om det är tillräckligt för att mäta mänsklig välfärd. Orsaken till det

fokuset är uppenbart - andra aspekter av välfärden är notoriskt svåra att mäta."

Centralt i omvandlingen var valet 2006 av den tidigare mexikanske finansministern Angel Gurría som generalsekreterare, en position han behöll till 2021.

"OECD har inte bara varit ledande i försöken att övervinna denna svårighet genom att fokusera på välbefinnande och inkludering och genom att utveckla statistiska tekniker för att mäta dem. Organisationen har också försökt utveckla policyåtgärder inom utbildning och kompetensutveckling som kommer att förbättra välbefinnandet och minska ojämlikheten i framtiden", skriver de båda historikerna.

Stefano Scarpetta blev direktör för OECD:s direktorat för sysselsättning, arbetsmarknadsfrågor och sociala frågor 2013. Han leder organisationens arbete inom sysselsättning, arbete, migration, hälsa, kompetens, kön och hur ojämlikheten ska minska. Han bidrar också till genomförandet av generalsekreterarens strategi inom dessa områden.

Som Stefano Scarpetta berättar:

- Därefter gick vi vidare och tittade på social mobilitet i en rapport från 2008- Där vi såg på hur ojämlikheten ärvdes mellan olika generationer och hur det påverkade tillväxten.

Vi fann att när ojämlikheten är hög, fastnar många människor i en låginkomstfälla. Det sker en hög överföring av nackdelar från 'far till son' som vi säger. Det sker också i länder som Frankrike och Tyskland. De är inte särskilt ojämlika länder, men ändå är rörligheten låg."

- Det nästa steget var att få svaret på vad som hindrar folk från att klättra uppåt? Det finns olika policyåtgärder som tar bort hinder eller minskar dem. Det här är inte bara en fråga för de fattiga. Medelklassen urholkas och påverkas också av ökande ojämlikhet. Allt detta ledde i sin tur till att man började se på missgynnade grupper, kvinnor, personer med funktionsnedsättning, unga, migranter och så vidare.

- I viss mån har det här varit en intellektuell process, men vi lägger alltid fram bevisen. Vi gör det inte för att vi är ideologiska; vi säger det för att det är det som är fakta, understryker Stefano Scarpetta.

- Naturligtvis har länderna olika önskemål och inriktningar och de lyssnar mer eller mindre på oss. Men det var 2015, när G20-deklarationen för första gången i ingångsparagrafen betonade behovet av att främja inkluderande tillväxt.

Han säger att förändringen på vissa sätt kom naturligt:

"OECD är inte sekretariatet, det är inte jag och mina kollegor. OECD är medlemsländerna. Naturligtvis gör vi analysen, vi samverkar nära med dem, så förändringen och utvecklingen av narrativet är också till viss del en utveckling av sekretari-

atets och medlemsländernas gemensamma perspektiv. Men, vi har nog bidragit till den utvecklingen, hoppas jag.

Men kommer detta att fortsätta? Vad blir effekten av att länder som Kina och Indien står för en allt större del av den ekonomiska aktiviteten i världen, och att handeln över Stilla havet har blivit viktigare än handeln över Atlanten? Kommer dessa länder att ha en annan syn på vad som är en inkluderande tillväxt?

- Svaret på dina två frågor är ja och ja. Kina, Indien och till viss del Indonesien såväl som Brasilien – de är stora ekonomiska aktörer. Naturligtvis arbetar vi med dem redan i en viss utsträckning, i vissa fall väldigt nära. Alla G20-länder utanför OECD är vad vi kallar partner länder, vilket betyder att även om de inte är medlemmar i OECD är de alltid inbjudna till våra möten och de deltar. Vi gör ekonomiska studier i alla dessa länder.

- OECD är grundat på demokratiska värderingar, mänskliga rättigheter, arbetsrättsliga regler samt transparens och multilateralism. En del av dessa principer utmanas i den nuvarande geopolitiska situationen. Men vi står fast på våra grundläggande värderingar i alla våra engagemang med medlemsländer och icke-medlemsländer. Samtidigt kan vi inte ignorera vissa av de stora aktörerna i den globala ekonomin- I så fall kunde våra analyser och vårt stöd till medlemsländerna bli lidande."

- Å andra sidan tror jag att tillväxtekonomierna uppskattar vad OECDförmår. Det vi i grund och botten gör är att se hur policyåtgärder varierar mellan olika länder och vad resultatet blir av det. Kina en av de som efterfrågar våra rapporter mest. När jag åker till Kina och lyfter fram resultat från en rapport får jag ofta höra att de redan studerat vad vi kommit fram till mycket noggrant. Att ta ytterligare ett steg och göra lika fullständiga rapporter om Kina som våra medlemsländer, är en annan historia. Där stöter vi på mer motstånd, men vi gör redan idag ekonomiska undersökningar av flera tillväxtländer.

Nu ska jag ställa en sista fråga till dig som jag vet att du inte kan svara på. Om du var tvungen att flytta till ett nordiskt land, vilket skulle du välja?

- Efter norrskenet i går kväll måste jag säga att jag blev imponerad av Island, men jag tror att svaret blir att jag skulle flytta från det ena landet till det andra och tillbringa ett par månader här och där.

Säger Stefano Scarpetta med ett leende.



Norske vektere opplever vold og trusler – gruer seg til å gå på jobb

Vektere er for dårlig rustet for å mestre arbeidshverdagen, ifølge en ny rapport fra Arbeidsforskningsinstituttet på OsloMet. En av fire gruer seg til å gå på jobb.

NYHET

14.04.2023

TEKST: LINE SCHEISTRØEN, FOTO: LISE ÅSERUD/NTB

Vekterne har de siste årene overtatt mange av oppgavene politiet tradisjonelt tok seg av.

- Det er en krevende arbeidshverdag, sier en vokter som Arbeidsliv i Norden har snakket med.

Sammen med hovedverneombud Simon Dragland Knutzen i Securitas, stiller vekteren opp for å fortelle om arbeidshverdagen og for å kommentere funnene som er gjort i den nye rapporten fra Arbeidsforskningsinstituttet (AFI). Vekteren ønsker å være anonym.

Mestringsfølelse?

For å undersøke vekternes opplevelse av arbeidet sitt, med særlig søkelys på sikkerhet og trygghet, fikk AFI i 2022 i oppdrag av Norsk Arbeidsmandsforbund å gjennomføre et forskningsprosjekt på området. Forskningsprosjektet er utført av Christin Thea Wathne, Inger Marie Hagen og Ingrid Haugland, i tillegg til Helene I.O. Gundhus ved Universitetet i Oslo og Politihøgskolen.

Forskerne stilte blant annet følgende spørsmål: Hvordan står det til med vekternes vilkår for mestring av arbeidsoppgaver

og opplevelse av trygghet og sikkerhet i arbeidet? Hvilke erfaringer har de med sjikane, trusler og vold i arbeidet, og hvordan blir de ivaretatt av arbeidsgiver?

Svarene forskerne fikk, var ikke alt for oppløftende for bransjen. Det står ikke så veldig bra til, ifølge resultatene.



- Rapporten tegner et noe dystert bilde av arbeidshverdagen til vekterne. Det er overraskende hvor dårlig stelt det står til på enkelte områder. Resultatene må tas på alvor, sier prosjektleder Christin Thea Wathne, forsker på AFI, til Arbeidsliv i Norden.

I oppsummeringen skriver forskerne:

«Alenearbeid, manglende støtte, for lite/for dårlig opplæring, samt manglende utstyr peker seg ut som årsaker til manglende mestring. Det er også en ubalanse mellom vekternes mandat og situasjonene de kan oppleve å måtte håndtere.»

Nye roller, viktige oppgaver

Vektere har overtatt mange av de mindre alvorlige ordens- og kontrolloppgavene som politiet tradisjonelt har tatt seg av. Politidirektoratet og NHO har også inngått en avtale fra 2018 mellom som går ut på at politiet og sikkerhetsbransjen skal samarbeide tettere for å forebygge kriminalitet og opprettholde ro og orden.

Vekterne som har deltatt i undersøkelsen svarer at de opplever at de spiller en sentral rolle i dette arbeidet.

En vokter sitert i rapporten sier det slik:

«Følelsen av at du gjør noe fornuftig for samfunnet er ganske høyt oppe på lista. Det å føle at man gjør verden litt tryggere for andre. (...) Det å hjelpe noen er en fantastisk følelse for seg selv, det å kunne gå hjem og vite at du har hjulpet en person. Det kan være servicerelatert eller sikkerhetsrelatert»

- Vekternes plass i første linje i møter med et mangfold publikum kan utgjøre et meningsfylt arbeid, men posisjonen kan også utgjøre risiko for vekterne selv, skriver forskerne i rapporten.

«Vi er overalt hele tiden og møter folk som er syke og folk som er i ferd med å gjøre dumme ting», sier en av vekterne som er sitert i rapporten.

Savner mer riktig opplæring

For å møte denne arbeidshverdagen, er utdanningsløpet for vektere mer omfattende i dag enn det var for en del år tilbake. Likevel mener mange av vekterne at opplæringen fortsatt ikke er godt nok.

- 4 av 10 vektere sier at de er misfornøyde med opplæring i lover og regler en må forholde seg til. De er også misfornøyde med opplæringen i kommunikasjon- og konflikthåndtering, førstehjelp og opplæring i brannvern.
- Nær halvparten mener at manglende opplæring og trening går utover mestringsfølelsen og det å kunne gjøre jobben skikkelig.

- Vi gjør ting vi ikke er kurset godt nok i og som vi ikke har trent på. Det er som å sette en person i et hvilket som helst arbeid, uten skikkelig opplæring. Det er ikke rart om noen føler seg usikker på jobben, sier vekteren som Arbeidsliv i Norden snakker med.

Forbundssekretær Terje Mikkelsen i Norsk Arbeidsmandsforbund er overrasket over at det er så mange som opplever at de ikke har fått den opplæringen de trenger for å mestre jobben.



- Vi har de siste årene gjort mye for å styrke opplæringen. Men her har vi tydeligvis fortsatt en jobb å gjøre, og jeg tror at mye av den jobben må gjøres i den enkelte bedrift, i et samarbeid mellom tillitsvalgte, verneombud og ledelse, sier Mikkelsen.

Vondt i magen

Ifølge forskerne betaler vekterne for den manglende mestringsopplevelsen i form av å være engstelig på jobb, å ha vondt i magen når de går hjem fra jobb og grue seg til å dra på jobb.

- Nesten 1 av 4 har gruet seg til å gå på jobb siste måneden eller oftere.
- Nesten 1 av 5 av vekterne oppgir å ha vært redd på jobb i løpet av de siste tre månedene.
- 3 av 10 har en dårlig følelse i magen når de går hjem fra jobb fordi de ikke fikk tid eller hadde ressurser til å gjøre en så god jobb som de ønsket.

- Jeg er bekymret for den psykiske belastningen vi vektere utsettes for over tid. Vi ser og opplever ting som gjør inntrykk. Det tærer på. Etter hvert kan det ta fra enkelte gleden av det å være vekter, tror hovedverneombud Simon Dragland Knutzen i Securitas.

- Vi snakker med kollegaer, ledere og våre nærmeste i familien, men det er mest om mer alvorlige ting. Vi er flinke til å skrive rapporter om alvorlige hendelser, men det er lite i rapportene som sier noe om hvordan vi har det som mennesker. Det må vi gjøre noe med, sier Dragland Knutzen.

Vold og trusler

Sammen med helse- og sosialtjenesten, politi og militære, er vektere også en av yrkesgruppene som utsettes mest for vold, trusler og trakassering.

- Rapporten bekrefter det bildet som vi allerede hadde: Det er en skremmende høy andel vektere, spesielt de som jobber publikumsrettet, som opplever alt fra å bli utskjelt til å bli fysisk angrepet, sier forbundssekretær Terje Mikkelsen i Norsk Arbeidsmandsforbund.

- 3 av 4 vektere har opplevd å bli kalt stygge ting.
- 4 av 10 vektere har opplevd å bli spyttet på.
- 1 av 4 vektere har opplevd å bli slått (uten fysiske skader).
- 1 av 4 vektere har opplevd å bli skadet fysisk.

Vekterne forteller at de er mest tolerante når det gjelder å bli kalt stygge ting, nær halvparten oppgir at de ikke gjør noe med det.

- Vi blir jo hatet. Ingen ting av det vi gjør er godt nok. I og med at vi jobber i et serviceyrke forsøker vi å blidgjøre alle, men det er ikke alltid det lar seg gjøre, sier vekteren som Arbeidsliv i Norden snakker med.

- Jeg har selvfølgelig ikke lyst til å ha en jobb der folk sier at de vil drepe meg, skyte meg eller slå meg ned. Det er vel ingen som har lyst til å ha en slik arbeidsplass? Men i dag er det dessverre sånn for oss, sier vekteren.

Mørketall

Rapporten avdekker at praksisen med å melde uønskede hendelser inn i HMS-systemet varierer. Resultatene som bekymrer mest, er disse:

- 1 av 3 vektere at de ikke er trygge på å bli ivaretatt av arbeidsgiver hvis en blir utsatt for en uønsket hendelse.
- 3 av 10 vektere opplever i liten grad eller ikke i det hele tatt å kunne rapportere feil eller mangler uten frykt for at det vil slå tilbake på en selv.

- Når om lag 3 av 10 vektere ikke opplever at det er trygt å rapportere om feil og mangler til arbeidsgiver, og generelt oppgir å ha liten grad av individuell innflytelse over egen arbeidssituasjon, er det grunn til å tenke over hvordan denne delen av førstelinje mot publikum fungerer i praksis, understreker forskerne i rapporten.

Ønsker rettslig vern

Simon Dragland Knutzen mener at de i Securitas har gode verktøyer og systemer for å fange opp alvorlige hendelser.

- Politiet sier at vi må anmelde vold og trusler. Så vi anmelder vold og trusler. Hos oss er det arbeidsgiveren og ikke den enkelte vekter som anmelder. Likevel er det jo vekteren som må stå i det. Dessverre opplever mange at det etter noen uker kommer et brev i posten om at saken er henlagt. Når du har opplevd det litt for mange ganger, mister du troen på at sys-

temet fungerer. Så, neste gang du blir slått, gidder du ikke rapportere eller anmelde, sier Dragland Knutzen.

Vekterne mener de må få et bedre rettslig vern, et vern på lik linje med helsepersonell, lærere og polititjenestemenn. Ifølge Straffeloven paragraf 286 kan vold mot særskilt utsatte yrkesgrupper, straffes med bot eller fengsel inntil 3 år.

- Så lenge det ikke har noen konsekvenser å true eller slå vektere, vil det fortsatt være folk som gjør det, sier vekteren som Arbeidsliv i Norden snakker med.