

Nyhet

Skyddsrum återigen aktuella i ändrat säkerhetsläge

Nyhet

Den finska regeringen vill ha stora förändringar i arbetsrätten

Leder

Den nordiska beredskapen sätts på prov

Nyhet

Populär 25-åring underlättar rörligheten i Norden

26. September 2023

Tema: Nordisk beredskap



Nyhetsbrev fra Arbeidsliv i Norden 7/2023



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

Den nordiska beredskapen sätts på prov	3
Busstrafiken är en ryggrad i samhället - men hur hitta fler bussförare?	5
Helikopterpiloter trenger ti års erfaring før de kan jobbe med søk og redning	9
Bussförarens oppdelade vardag	13
Norge må rustes bedre mot flom etter herjingene til Hans	15
Skyddsrum återigen aktuella i ändrat säkerhetsläge	18
Droner og miniubåter styrker beredskapen for den norske kystvakten	20
Populär 25-åring underlættar rörligheten i Norden	22
Milliardplan for CO2-fangst kan give Danmark nye job	25
Den finska regeringen vill ha stora förändringar i arbetsrätten	28
Så kan arbete på tvärs i Norden underlättas	31
Ny FH-formand i Danmark: Morten Skov Christiansen	33

Den nordiska beredskapen sätts på prov

Sällan har scouternas valspråk varit så aktuellt som i dessa dagar. När ledaren säger: Var redo! svarar scouterna: Alltid redo! Men är vi det egentligen?

LEDER

25.09.2023

AV BJÖRN LINDAHL, CHEFREDAKTÖR

Har vi själva och myndigheterna förberett oss på alla eventualiteter? Efter att Ryssland för snart 600 dagar sedan invaderade Ukraina har skyddsrum blivit något det görs utredningar om och som det sätts av pengar i statsbudgeten för att rusta upp även i Norden.

Det kunde ha varit värre:

2010 var det nära att alla skyddsrum i Sverige lades ned, berättar Anders Johannesson på Myndigheten för samhällsskydd och beredskap, MSB.

Till en början har det avsatts 220 miljoner kronor i Sverige till skyddsrum och utbildning av räddningstjänsten. Men hur stora investeringar blir det om alla ska få plats i ett skyddsrum?

Efter en våt och stormig sommar, då tusentals personer evakuerades i Norge under extremvädret Hans den 7-9 augusti, vill arbetsgivar- och näringslivsorganisationen NHO att det måste satsas mer på beredskapen. Försäkringsbranschen har händerna fulla och anläggsarbetarna jobbar intensivt för att reparera skador på broar och vägar. Skadorna uppskattas till nästan två miljarder kronor.

Lyckligtvis har det inte varit några dödsfall och de som behövde evakueras kom sig i säkerhet. När vägarna är blockerade sätts helikoptrar in. Men det finns begränsningar både i antal helikoptrar och piloter – speciellt de som kan utföra sök och räddnings-uppdrag.

Europas största skola för utbildning av helikopterpiloter ligger i Sandefjord i Norge.

Enligt ledaren för skolan, Anette Kruhaug Haldorsen måste myndigheterna ge de som vill studera bättre villkor. Idag måste eleverna bekosta utbildningen själva – till ett pris av mer än en miljon kronor. Det begränsar hur många som söker till skolan.

Enligt henne är det ett stort eftersläp i rekryteringen. Och det tar flera år för färska piloter innan de har erfarenhet

och tillräcklig vidareutbildning för att kunna utföra sök- och räddningsuppdrag.

En annan yrkesgrupp som det är akut brist på arbetskraft är bussförare. Sveriges bussföretag räknar med att det behövs 8100 nya bussförare för att kunna bemanna de bussar som finns i kollektivtrafiken och på längre busslinjer. Coronapandemin gjorde att många bussförare valde att pensionera sig, samtidigt som de kvarvarande bussförarnas genomsnittsalder är hög. Bussarna spelar en viktig roll när till exempel järnvägstrafiken drabbas av stopp.

På vissa områden har ny teknik, som drönare och miniubåtar gett mer kapacitet både till övervakning och vid sök efter olyckor. Vi rapporterar från det norska kustvaktsfartyget KV Heimdal. Det som förut var tidkrävande kontroller om ett fartyg använder diesel och inte långt mer förorenande tungolja kan nu utföras genom att flyga en drönare genom fartygsröken.

Enligt forskarna kan vi förvänta oss allt mer vått och vilt väder i framtiden, speciellt om inte målet att hejda uppvärmningen av klimatet nås.

Avskiljning och lagring av koldioxid är avgörande verktyg för att uppfylla klimatmål på alla nivåer: globalt med Parisavtalet, tätare på med EU:s mål och helt i takt med Danmarks 2030-mål, skriver det danska Klima-, Energi-, og Forsyningsministeriet i en ny rapport där 38 miljarder danska kronor ska användas på tre projekt.

Det är en satsning som kan ge många nya, gröna jobb. Intressant är det att lantbrukslandet Danmark också ser möjligheter för att lagra enorma mängder koldioxid. Det finns också möjligheter att använda koldioxiden i matproduktionen.

Vad som är ödesfrågor varierar var man står.

I Finland varnar facket för att den nya borgerliga fyrtiparet vill genomföra ändringar i arbetsrätten, bland annat genom att både fackföreningar och enskilda medlem-

mar ska kunna bötläggas om de genomför sympatiåtgärder vid en strejk om de inte anses "skäliga i förhållande till målen".

I Danmark har den största centralorganisationen, FH, fått en ny ledare, Morten Skov Christiansen, vilket innebär att en turbulent period är över. Den tidigare ledaren Lizette Risgaard avgick i slutet av april efter att han anklagats för att ha uppfört sig opassande.

Vi porträtterar också Info Norden, som fyller 25 år idag och som ger svar till de medborgare som flyttar till eller arbetar i ett annat nordiskt land.

Till sist kommer en ny nordisk utredning med fyra förslag på hur det kan bli lättare för de som är anställda på andra sidan gränsen att jobba på distans.



Busstrafiken är en ryggrad i samhället - men hur hitta fler bussförare?

Goda bussförbindelser är avgörande för många arbetspendlare. Men utan bussförare, ingen busstrafik. I Sverige kan bussförarbristen leda till allvarliga samhällsekonomiska konsekvenser, varnar transportnäringens branschorganisation.

TEMA

25.09.2023

TEXT: FAYME ALM

De svenska bussföretagen fick en rejäl smäll under coronapandemin, då antalet resande rasade. Samtidigt var stödet som de svenska bussbolagen fick mindre än i andra nordiska länder.

- Vi i Sverige fortsatte köra, andra länder stängde ner, berättar Anna Grönlund, som är vice vd och branschchef på Sveriges bussföretag.

- Alla nordiska länder gav stöd till sin kollektivtrafik under pandemin, men inte tillräckligt för att täcka inkomstbortfallet när färre löste biljett. Efter pandemin har vi i Norden generellt ett tapp på 10 procent avseende resenärer, säger hon.



Anna Grönlund är vice vd och branschchef på Sveriges bussföretag.

- Samtidigt försvann många förare under pandemin, vilket hänger ihop med att flera bussföretag fick säga upp personal, framförallt inom beställningstrafiken när myndigheter uppmanade människor att inte resa tillsammans. Många av bussförarna var över 60 år och passade då på att gå i pension.

Turer ställs in

Färre bussförare innebär att turtätheten minskar eller att turer ställs in. Möjligheterna till kollektivt resande påverkar i sin tur var vi väljer att bo, arbeta och studera. Försämrade kommunikationer gör det också svårare för lokala företag att anställa personal.

Arbetsliv i Norden har sett närmare på hur busskrisen påverkar kollektivtrafiken i Skåne, som har 1,4 miljoner invånare och är den svenska region som efter Stockholm har den största befolkningstätheten.

I Lund, som inte bara har ett stort universitet, utan också har ett sjukhus och flera andra personaltäta verksamheter, är det många som arbetspendlar till och från med kollektivtrafik. Där gick debatten hög i medierna när tidtabellen för några veckor sedan, i samband med att tidtabellen ändrades för stadstrafiken. Resultatet blev att sex bussförare omedelbart sade upp sig.

Krismöte

Orsaken till uppsägningarna var missnöje med stress och arbetstider, de ansåg det omöjligt att hålla den nya tidtabellen.

Missnöje fanns även bland passagerare och hos stadens kommunledning, som därför kallade till ett krismöte. De ville träffa Skånetrafiken, huvudman för kollektivtrafiken inom denna den sydligaste av de svenska regionerna, och vars uppdrag enligt egen uppgift är att "erbjuda hållbara resor till alla som bor verkar och reser i Skåne", och med bussoperatören Keolis, som efter upphandling tecknat avtal med Skånetrafiken om att köra stadstrafiken i Lund.



Keolis övertog busstrafiken i Lund den 20 augusti i år, genom ett avtal med Skånetrafiken. Keolis är ett globalt kollektivtrafikbolag som till 70 procent ägs av SNCF (frans-

ka motsvarigheten till SJ) Keolis Sverige har 5 000 anställda och omsätter 5,4 miljarder kronor. Det driver busstrafik i åtta länder. Foto: Skånetrafiken.

Resultatet av mötet blev att bussarnas körtider ska justeras, skriver Skånetrafiken LÄNK.

Uppenbart fanns det fog för reaktionerna. Stadsbussarnas punktlighet sjönk avsevärt i och med den nya tidtabellen – från att ha legat på över 90 procent till att hamna på mellan 60 och 70 procent enligt Keolis kvalitetsrapport till Skånetrafiken, vilket tidningen Sydsvenskan LÄNK rapporterade om.

8100 nya bussförare behövs

En övergripande bild av hur det ser ut för bussnäringen i Sverige ges i en rapport från Transportföretagen, som är transportnäringens bransch- och arbetsgivarorganisation.

I Tempen på bussbranschen 2023 LÄNK TILL PDF, konstaterar de att det kommer behövas 8 100 nya utbildade bussförare under de kommande två åren.

Ett bussföretag som erbjuder bussförarutbildningar är Nobina-koncernen med 13 000 anställda i Danmark, Finland, Norge, och Sverige. I Sverige har de omkring 8 000 bussförare.

David Erixon är kommunikationschef för Nobina Sverige:

- Bussförarbristen är ett nationellt problem och antalet utbildningsplatser är alltför lågt. Det är något enskilda bolag inte kan lösa själv utan här måste vi samarbeta och samhället måste säkra den utbildningskapacitet som krävs. Kollektivtrafiken har vuxit och fortsätter växa även in i framtiden om vi ska nå klimatmålen. Därför är det här viktigt, säger han.

Det Nobina förväntar sig av samhället är att verka för att det finns ett relevant regelverk för bussförarutbildningarna och att utbildningsplatserna som Arbetsförmedling erbjuder fylls utan onödig byråkrati samt att vuxenutbildningarna i kommunerna får de resurser de behöver för att kunna examinera fler bussförare, förklarar David Erixon och berättar om satsningarna som Nobina gör för att avhjälpa bristen.

- Vi har fina exempel i kommuner runt om i landet där vi samarbetar med Yrkesvux. Vi jobbar gemensamt med annonsering, möter människor som är intresserade och ökar kunskapen om branschen. Samtidigt har vi kunnat erbjuda en jobbgaranti till alla dem som klarar utbildningen. Något som lett till både fler sökande och utbildningar som leder till riktiga jobb.



Räknat i antal kilometer personer fraktas är fortfarande personbilen det suveränt största transportsättet, med nästan 80 procent av antalet transportkilometer. Bussarna står för nästan 8 procent. Men bussarna har på vissa områden en större roll, till exempel i trafiken med grannlänerna och för vissa grupper, som ungdomar. Källa: Sveriges bussföretag

Ingångslönen som bussförare vid 100 procents tjänstgöring är enligt kollektivavtalet 26 780 kronor i månaden. Till det kommer så kallad ob-ersättning för obekväm arbetstid, det vill säga arbete på kvällar, nätter och helger.

- Det är inte svårt att börja tjäna över 30 000 kronor i månaden, säger David Erixon.

Delade turer

Angående delade turer, en faktor som diskuteras i olika debattartiklar, anser kommunikationschef att frågan där ofta blir väldigt svart eller vit och säger att Nobina följer kollektivavtalet samtidigt som företaget vill att schemat ska fungera för medarbetarna.

- Även om mycket av debatten handlar om delade turer och att det är en viktig fråga, så kan det vara bra att ha i åtanke att en vanlig dag så är 270 av cirka 3 000 turer delade. Orsaken till detta är egentligen att kollektivtrafiken finns till när människor vill resa – ofta på morgonen och på eftermiddagen. Mitt på dagen är behovet mindre och då kan delade turer uppstå, eftersom både vi och våra fackliga partners vill skapa heltider. Samtidigt så jobbar vi aktivt med schemagranskare för att skapa så bra scheman som möjligt och att förarna själva sedan får söka sina scheman. Att hitta det som passar bäst med sitt eget livspussel.

Facket hoppas på nya avtalsförhandlingar

Fackförbundet Kommunal hävdar att det är främst långa arbetsdagar och stress som gör bussföraryrket oattraktivt.

- Enligt vår uppfattning och utifrån det som medlemmarna förmedlar till oss så är det arbetstiden som gör att få söka sig till bussföraryrket. Ramtiden kan vara 13 eller 13,5 timmar för delade turer och tittar vi rent procentuellt så har vi få yn-

gre förare, de har svårt att kombinera privatlivet med delade turer, säger förbundsombudsman Mario Gavran på Kommunal.



Mario Gavran på Kommunal. Foto: Kopmmunal

Han har under en lång tid sett problematiken med arbetstiderna inom bussbranschen och att den är ständigt återkommande.

- Det går att göra ändringar i kollektivavtalen, så att ramtiderna ändras och bussföraryrket blir mer attraktivt. Har man slimmats sin organisation så att man inte får ihop det då är det något annat som är gallet i hela systemet, säger han och ställer sitt hopp till avtalsförhandlingarna som pågår just nu.

- Vår förhoppning är att arbetsgiversidan är mer lyhörda för den delen som rör arbetstiderna. Annars kan en följdfeffekt bli att vi får se mer av det som nyligen skett i Lund, säger Mario Gavran.

Utmaning i hela Norden

Ändrade ramtider eller ej. När Arbeidsliv i Norden talar med Anna Grönlund på Sveriges bussföretag tillkommer ytterligare perspektiv på anledningar och tänkbara lösningar till bussförarbristen. Hon besökte nyligen Island för att delta i nordiska bussbranschorganisationernas möte.



Nordiskt bussmöte på Island: Jon Stordrange, NHO Transport Norge; Michael M Nielsen, Dansk Persontransport; Agust Elvar Bjarnason, SAF IS; Anna Grönlund,

Sveriges Bussföretag; Gunnar Valur Sveinsson, SAF IS och Eskil Johnsrud Saeterlien, NHO Transport Norge.

- Bussförarbristen är den största utmaningen inom kollektivtrafiken just nu och det ser likadant ut i de nordiska grannländerna, ja faktiskt inom hela EU. Den riskerar att leda till att kollektivtrafiken stannar, säger hon.

Nya EU-direktivet kan få betydelse

EU-kommissionen har lagt fram förslag till det nya körkortsdirektivet. De nordiska bussbranschorganisationerna är kritiska till ett par punkter.

- Vi vill att åldern för bussförare ska harmonieras med godstrafiken inom EU, den går vid 18 år. Och eftersom Finland, Norge och Sverige har omfattande glesbygdstrafik med stora avstånd vill vi också ha en slopad 50-kilometersgräns för yngre förare så att företagens förare ska kunna köra all den trafik som bussföretaget har. Annars blir det svårt att anställa yngre och skapa vettiga tjänster säger Anna Grönlund.

Detta är något som organisationen Sveriges bussföretag trycker på i sitt remissvar till ett nytt körkortsdirektiv som ska upp till beslut i december i år.

- Vi ser delvis ändrade arbets- och pendlingsmönster när människor i allt större utsträckning återvänder till sina arbeten och behöver skala upp kollektivtrafiken för att möta samhällets behov. Går vårt förslag igenom får vi möjlighet att rekrytera ungdomar på samma villkor som andra branscher. Då kan vi bygga en bas för kollektivtrafiken för framtiden.

Länsvis ansvar

I Sverige ligger ansvaret för kollektivtrafiken hos Sveriges 21 regioner. Där är det de regionala kollektivtrafikmyndigheterna som ansvarar för kollektivtrafiken i respektive region.

- Precis som det i Sverige inte finns ett samlat ansvar för att vi ska ha tillräckligt med sjuksköterskor i alla landets regioner, finns det inte heller det för bussförare, säger Anna Grönlund.



Helikopterpiloter trenger ti års erfaring før de kan jobbe med søk og redning

Helikopter er redningen når ekstremvær stopper bil og tog. Men hvem skal fly helikoptrene i fremtiden? Mangel på rekruttering til pilotyrket får flere aktører til å rope et varsko.

TEMA

25.09.2023

TEKST: LINE SCHEISTRØEN FOTO: EUROPEAN HELICOPTER CENTER

Da ekstremværet «Hans» herjet i Norge i august ble veier og togstrekninger stengt av ras og flom. Biler, busser og tog ble stående bom fast på bakken, men i lufta kom helikoptrene frem. Sivile helikoptre ble i stort omfang tatt i bruk til å frakte folk og utstyr.

Vi hadde piloter nok til å bemanne helikoptrene denne gangen, men det er langt fra sikkert at vi vil ha det i fremtiden, ifølge Anette Kruhaug Haldorsen, daglig leder på European Helicopter Center (EHC) i Norge.



Daglig leder Anette Kruhaug Haldorsen og skolesjef Peter Blom på European Helicopter Center skulle gjerne hatt flere elever på skolen. Foto: Line Scheistrøen

Hun er bekymret på vegne av bransjen, men også på vegne av AS Norge.

- Vi frykter at det vil bli mangel på piloter som kan bemanne helikoptrene som er så viktig for samfunnsberedskapen, sier Kruhaug Haldorsen.

- Samfunnsansvar på dugnad

I 30 år har de utdannet helikopterpiloter på EHC på Torp i Sandefjord. Totalt er det utdannet over 800 piloter til sivil trafikk på skolen.

EHC er den største skolen i Europa som tilbyr sivil helikopterutdanning. Forsvaret har egne utdannelseløp for piloter. Hvert år går det opptil 25 elever på skolen, av dem er gjerne rundt 10 av elevene fra våre naboland i Norden og fra Europa. Når de utenlandske elevene er ferdige på skolen, drar de hjem og jobber.



EHC er en privat skole og mottar ingen statsstøtte. Skolen har slitt økonomisk de siste to årene. Kruhaug Haldorsen mener at å drive en helikopterskole i Norge er i beste fall å regne som samfunnsansvar på dugnad.

Må utdanne flere

Det er 266 sivile helikoptre i Norge, 57 av disse går på norsk sokkel. I Nordsjøen alene jobber det ca. 250 piloter, med en total omsetning på ca. 4 milliarder kroner årlig.

Sammenligner vi oss for eksempel med Sverige er det en større sivil helikopterflåte i Norge.

Ifølge Haldorsen er det et stort etterslep når det gjelder rekruttering. Og det tar flere år for ferske piloter å utdanne seg videre og få nok flytimer til å kunne jobbe for eksempel for søk og redning og i offshore.

- Det er bekymringsfullt at vi nå er kommet til en situasjon der vi ikke er sikre på at vi klarer å levere det antallet piloter Norge trenger i årene som kommer, sier Haldorsen.

1 million kroner i manko

EHC har kapasitet til å utdanne flere elever hvert år. Unge gutter og jenter vil gjerne også bli helikopterpiloter. Så hva er problemet? Penger, ifølge ledelsen på skolen. Utdanningen er dyr. Studenter må regne med å bruke minst en million kroner i løpet av 1,5 til 2 år på skolen. I Norge får studenter låne rundt halvparten av skoleutgiftene fra Statens lånekasse. Resten må de klare å skaffe til veie på andre måter og det kan være vanskelig.



At ikke flere har lyst til å ligge å skru på helikoptre, er et problem for bransjen. Mangelen på teknisk personell er alvorlig. Foto: Line Scheistrøen.

Flere aktører jobber nå for å få på plass en mer treffsikker låneordning for studentene.

-Det haster!

Leder av Pilotforbundet, Carl Gilbert Rego deler Haldorsens bekymring. Han er selv stasjonert på et sivilt søk- og redningshelikopter i Hammerfest.

- Vi er inne i en tid der er vanskelig å få tak i kvalifiserte piloter. På samme tid må de sivile helikopteroperatørene være forberedt på å utføre samfunnsviktige oppdrag oftere enn før sier Rego og fortsetter:

- Vi ser at behovet for å utøve mer beredskap øker. Ekstremværet «Hans» var et godt eksempel på det. Konflikten i Ukraina har også blåst liv i beredskapsdebatten.

Lederen for Pilotforbundet mener at det i første omgang er viktigst å få gjort noe med låneordningen for dem som ønsker å gå på EHC, slik at utdanningen ikke blir så dyr.

-Dette bør komme på plass svært raskt. Det begynner å haste, sier Rego.

Viktig å tenke langsiktig

Også NHO Luftfart mener det haster å forbedre låneordningen for helikopterpiloter.

- Vi ser at en gunstig låneordning er et viktig grep for å sikre fortsatt rekruttering til bransjen. Da myndighetene for en del

år tilbake økte lånerammene betydelig for pilotutdanning i Norge, så vi raskt effekten av dette gjennom økte søkertall til de private flyskolene, sier Erik Lahnstein, administrerende direktør i NHO Luftfart.

- Så er det viktig at næringen står klar til å tilby nyutdannede en jobb som gjør at de opparbeider seg nødvendig operativ erfaring - slik at disse kandidatene på sikt kan bidra inn i det nasjonale- og sivile beredskapsarbeidet. Dette tar tid og det er derfor viktig å tenke langsiktig, sier Lahnstein.

Norsk Flygerforbund har foreslått et lærlingeløp med garantert flytid rett etter utdanningen.

Mangler piloter over hele verden

NHO Luftfart peker på at pilotmangelen er et globalt problem.

- Dette er altså ikke et særnorsk problem og vi i Norge sitter ikke her på løsningen alene. Vi ønsker en dialog med myndighetene og vi mener det er noe regjeringen bør bidra til blant annet i forbindelse med oppfølgingen av Totalberedskapskommisjonen, sier Lahnstein.

NHO Luftfart deler bekymringen til Anette Kruhaug Halvorsen, leder ved EHC, om samfunnsberedskapen. De ser sivile helikoptre som avgjørende for beredskapen i Norge, da de utfører viktige oppdrag som brannslukking, søk- og redning, ambulansetransport, sikring av kraftforsyningen, og oppdrag i forbindelse med ekstremvær.

- God rekruttering til disse yrkene er derfor svært viktig. Ikke minst vil det være viktig for samfunnets totale beredskap at vi har tilstrekkelig antall kvalifiserte helikopterpiloter, sier Lahnstein.

Må trene beredskap

Airlift AS er en stor nord-europeisk tilbyder av innenlandske helikoptertjenester. Selskapet har hovedkontor i Førde. Administrerende direktør Stian Hårklau forteller at de enn så lenge ikke har problemer med å rekruttere piloter. Den største utfordringen når det gjelder rekruttering er å få tak i teknisk personell.

Selskapet hadde ingen helikoptre i lufta i forbindelse med ekstremværet «Hans». Men de var beredt til å stille med helikoptre hvis de ble spurt av Forsvarets logistikkorganisasjon (FLO), som de har en avtale med angående beredskap.



Et helikopter flyr i nærheten av Kristiansand. Under ekstremværet Hans ble den norske kapasiteten forsterket ved at den svenske redningstjenesten JRCC (Göteborg) tok over ansvarsområdet for kyststrekningen Kristiansand – Ytre Oslofjord – Østfold.

- Utfordringen er at det ikke er satt av penger eller tid til å trene beredskap. Vi bare stoler på at det vil fungere når krisen er et faktum, sier Hårklau.

Beredskap - en selvfølge?

Han mener at vi som samfunn tar for mye for gitt når det gjelder samfunnsberedskap.

- For at beredskapen skal fungere, må det trenes, men da må det være vilje til å betale for den trainingen og det er det ikke i dag. Vi er et kommersielt selskap. Vi kan ikke trene og drive beredskapsarbeid uten å få betalt for det, sier Hårklau.

Han påpeker at bildet er et annet i andre land. I sommer sto for eksempel deler av Airlifts helikopterpark i Frankrike. Her var de på brannberedskapsoppdrag for EU.

- Det er en vilje hos franske myndigheter og i EU for å betale for beredskap, som vi ikke opplever her hjemme, sier Hårklau. Han mener det bør være et tankekors for norske myndigheter og politikere i et totalberedskapsperspektiv at norske selskaper flytter beredskap ut av landet.

Helikopter viktig i krise

Arbeidsliv i Norden har vært i kontakt med Justis- og beredskapsdepartementet, for å få noen betraktninger rundt helikopterberedskap og rekruttering til pilotyrket. De henviser til Direktoratet for sikkerhet og beredskap.

- Erfaringen fra Hans viser at det er helikopter tilgjengelig i ulike deler av samfunnet. Denne gangen ble også helikopter som ikke er i redningsberedskap brukt, for eksempel DSBs skogbrannhelikopter.

- Tilgjengelige helikopter kan i slike situasjoner være helt avgjørende for hvilket utfall hendelsen får. Under «Hans» var ikke alle helikopter med i redningsoppdrag, men både frakt av utstyr og personell er også viktig i en krise.

Spørsmålet om hvorvidt helikopterberedskapen i Norge er tilstrekkelig vil blant annet bli vurdert i forbindelse med evalueringen av ekstremværet "Hans, opplyser pressevakten i DSB.

De ønsker ikke å kommentere spørsmål rundt rekruttering.



Bussförarens uppdelade vardag

Bussförare kommer, bussförare går. En som har stannat i yrket är Stefan Andreasson, som fick sitt busskörkort för 35 år sedan och i lika många år kört buss inom kollektivtrafiken. Numera kör han region- och biblioteksbuss i Helsingborg med omnejd.

TEMA

25.09.2023

TEXT OCH FOTO: FAYME ALM

- Arbetstiderna har blivit längre när operatörerna nu utnyttjar avtalet de har med huvudmannen fullt ut. Jag kan gå på en tur klockan 06.00 och sluta arbetsdagen klockan 19.00 med ett antal timmars obetald rast mitt i, säger han till Arbetstid i Norden.

Körkortet för buss fick Stefan Andreasson efter 14 dagars intensivutbildning – teori om förmiddagarna och busskörning om eftermiddagarna – och utan några egna kostnader.

Slutlönen nådde han snabbt och säger sig vara är nöjd med det han får utbetalt varje månad, särskilt med tanke på att han inte har några studieskulder, och stressen har han efter många års rutin lärt sig att hantera, men det är arbetstiderna som gör föraryrket i kollektivtrafiken oattraktivt, anser han.

Korta luncher

Förutom en uppdelad arbetsdag är Stefan Andreasson också kritisk till den alltför korta lunchen de dagar han har sammanhängande turer. Dels är den – i motsats till i Danmark där bussförare har mellan 20 och 40 minuters betald lunch – obetald och dels är tiden knappt tilltagen.

- Det är mycket jag ska hinna på lunchen som ofta endast är 32 minuter lång från det jag lämnar bussen till jag åter igen ska köra och så måste jag vara tillbaka i god tid för att inte riskera några förseningar, säger han.

Ytterligare ett arbetstidsproblem är att bussdepåerna ofta ligger avsides och inte har någon bussförbindelse tidiga morgnar, sena kvällar och nätter som bussförarna ska ta sig dit eller ifrån.

Bussturen slutar var som helst

- Förr började och slutade vi på samma plats. Numera kan sista turen sluta var som helst. De som har börjat sin tur på bussdepån och med egen bil tagit sig dit måste ta sig tillbaka på sin fritid. Det gör arbetsdagen extra lång, säger han och tillägger att han såg en mening med att ta sig till depån när kassan skulle avlevereras, men inte nu när bussarna är kontantlösa.

- Det här systemet stjälar vår tid och bidrar till att det blir svårt att kombinera arbetsliv med familjeliv med så långa arbetsdagar, säger han.

Behov av flera tusen nya bussförare

När Stefan Andreasson om cirka tio år går i pension kommer han sälla sig till den stora skara som redan avslutat yrkeslivet bakom bussratten. Hittills har luckorna inte fyllts på i den utsträckning som behövs. Rekryteringsbehovet är därför stort.

Läs mer om bristen på bussförare:



Norge må rustes bedre mot flom etter herjingene til Hans

Bedrifter i Norge tror vi har mer ekstremvær i vente. Arbeidsgiverorganisasjonen NHO mener det må på plass flere og bedre beredskapstiltak. Det betyr mange oppdrag for anleggsbransjen – men gir mindre rom for å sette i gang bygging av nye offentlige bygg, som skoler og sykehjem.

TEMA

25.09.2023

TEKST: LINE SCHEISTRØEN

Det er snart to måneder siden at ekstremværet «Hans» kom til Norge og herjet, etter først å ha tatt for seg i Sverige og Danmark.

I en to ukers periode skapte ras og store vannmengder betydelige problemer for folk og næringsliv. Tog og veiforbindelser var stengt. Samfunnskostnadene ble enorme.

Alt sto under vann

Ekstremværet rammet spesielt regionene Innlandet og Viken.

Da «Hans» traff Innlandet, var Norges største innsjø, Mjøsa, allerede stor og vannet steg raskt.

På Sveastranda Camping sto 140 langtidscampere på flomutsatte plasser. De fikk beskjed om å evakuere. Og enn så lenge at veiene var åpne, kom eierne fra fjern og nær og hentet campingvognene.

Etter hvert sto store deler av campingsområdet, servicebygg, toalettanlegg og flere hytter, under vann.



Også lekeplassen ble oversvømmet. Foto: Privat.

Naturkreftene tok til slutt overhånd. 11. august måtte campingen stenge, først med et håp om å åpne igjen ganske så snart, før det så ble snakk om at campingen var stengt på ubestemt tid.

Verst for reiseliv

Spesielt reiselivsnæringen ble rammet av «Hans». I en medlemsundersøkelse NHO gjorde rett i etterkant av «Hans» svarte 8 av 10 reiselivsbedrifter i Innlandet at de forventet å bli påført et økonomiske tap.

Nær halvparten av alle NHO-medlemsbedrifter i Viken og Innlandet meldte at de kom å bli påført økonomisk tap. Gudbrandsdalen ble hardest rammet, hvor så mange som 71 prosent av bedriftene svarte dette.

Skader for milliarder

Da uværet hadde lagt seg og forsikringsselskapene fikk tid til å summere innmeldte krav, kunne Norsk Naturskadepool fortelle at det foreløpig var registrert rundt 10 000 skader på bygninger, innbo og tomter etter ekstremværet «Hans». Det ble anslått at erstatningene for skadene var rundt 1, 8 milliarder kroner. Tallet på antall skader er ventet å stige.

Norsk Naturskadepool er kontaktledd mellom den norske forsikringsbransjen og Statens naturskadefond, som yter erstatning i tilfeller der det ikke er adgang til å forsikre seg mot skader ved en alminnelig forsikringsordning.

I løpet av de ti siste årene er erstatningene etter skader på bygninger og innbo etter vær- og naturskader passert 30,3 milliarder kroner. Det er vel og merke før «Hans».



Antallet skader på veier på grunn av Hans er meget stort. Det handler både om ras som ble utløst av ekstremværet, og oversvømmelser. Foto: Statens vegvesen/ Asbjørn Stensrud-

Men ekstremvær som «Hans» koster privatpersoner, bedrifter og staten Norge mye mer. For eksempel inkludere ikke disse tallene skader på skader på infrastruktur, som vei og jernbane.

For mange innebærer ekstremværet store tap de ikke får dekket av forsikring.

Kunne noe vært gjort annerledes?

Mette Lunde Sveen og ektemannen Ola Petter Sveen har drevet Sveastranda Camping ved Mjøsa i 25 år. De har med andre ord ganske mange års erfaring med å legge til rette for camping på et noe flomutsatt område.

Campingplassen er dimensjonert for en vannstand i Mjøsa på maksimalt 5, 25 meter, men denne sommeren var det unormalt mye vann, både før «Hans» og etterpå.



Mette Lunde Sveen og ektemannen Ola Petter Sveen har hatt bedre dager som eiere av campingplassen Sveastrand, enn når uværet Hans rammet Norge. Foto: Privat.

-Vi jobber stadig med å heve områdene på campingplassen, men vi er ikke i stand til å ruste oss mot en slik flom som vi opplevde i sommer, sier Mette Lunde Sveen. De synes det er merkelig at Norge vass- og energidirektorat ikke tappet Mjøsa i forkant av det varslede ekstremværet.

-Da kunne vi kanskje unngått en så katastrofal flom og begrenset skadene, sier Lunde Sveen.

Håper på en god høst- og vintersesong

Etter at vannet gikk tilbake, har de jobbet for å få alt tilbake på stell igjen. Fortsatt gjenstår en del av oppryddingsarbeidet. Fredag 22. september var likevel en gledens dag fordi da kunne de gjenåpne campingplassen.

-Det var ekstra synd at vi måtte stenge i august og september i år, fordi vi hadde forventet veldig bra utenlandstrafikk i og med at den norske kronekursen er såpass lav, sier Mette Lunde Sveen.

Det er for tidlig å si hvor mye penger de har tapt. Det er fortsatt også usikkert hva de får dekket av forsikringene.

Nå er håpet at campinggjestene kommer tilbake.

-Vi har heldigvis mange trofaste kunder, så vi har troa, sier Lunde Sveen.

Sto på døgnet rundt

Idet at «Hans» slo inn over landet ble det satt krisestab i mange kommuner og det ble holdt jevnlige møter i regionale beredskapsråd. Slik var det også i Innlandet. Her møttes aktører som jobbet med beredskap, både offentlige, private og frivillige. Det ble snakket om hva som måtte gjøres hvor og hvem som hadde ressurser til å gjøre hvilke jobber.

I møte med vannmassene fikk særlig anleggsbransjen mye å gjøre.



Hans har gitt mange oppgaver til anleggsbransjen. Foto: Statens vegvesen.

-De første døgnene var det jobb for alle, om du var liten eller stor. Folk sto på hele døgnet, men de syntes det var helt greit fordi de opplevde at de bidro og gjorde en viktig jobb, forteller daglig leder Rangdi W. Krogstad i Entreprenørforeningen Bygg og Anlegg Innlandet (EBAI).

Hun mener at dette viser hvor viktig anleggsbransjen er for samfunnsberedskapen.

Samarbeid

Da Totalberedskapskommisjonen leverte sin utredning i juni anbefalte den tettere samarbeid mellom offentlig og privat sektor for å kunne håndtere som kriser som krig, men også ekstremvær som for eksempel «Hans».

Kommisjonen hadde som mandat å vurdere styrker og svakheter ved beredskapen i Norge, og se på hvordan ressursene kunne brukes på best mulig måte. Rapporten er nå ute på høring.

-Samarbeid og samhandling var viktig for å komme best mulig gjennom krisa vi sto i. I lys av totalberedskapskommisjonens anbefalinger, så er måten det ble jobbet på et godt eksempel på operasjonalisering av hvordan vi skal samarbeide i lignende situasjoner fremover, sier Linn Alicia Slora Kristiansen, seniorrådgiver i NHO Innlandet.

Opptur for anleggsbransjen

Oppryddingsbehovet er stort etter ekstremværets herjinger. Fremover vil det gi jobber for både store og små i anleggsbransjen på Innlandet, tror Rangdi W. Krogstad i EBAI.

Når anleggsbransjen skal i gang med de store oppbyggingsprosjektene, som å bygge nye veier og nye bruer, håper Krogstad at man i større grad enn tidligere prioriterer forebyggende tiltak.

-Vi vet at det før eller senere kommer en ny flom. Vi må bygge veier og bruer slik at vi ikke bli så sårbare og at vi tåler en ny flom, sier hun.

Tror på flere «Hans'er»

I medlemsundersøkelsen som NHO gjorde rett i etterkant av herjingene til «Hans», svarte 55 prosent av bedriftene i Viken og Innlandet at de venter en hyppigere forekomst av naturskader fremover som følge av ekstremvær.

-Vi trenger å sikre framkommelighet og få på plass bedre nasjonale og lokale beredskapstiltak mot flom og ekstremvær. Vi kan spare milliarder for samfunnet om vi sikrer oss bedre, sa Anniken Hauglie, visadministrerende direktør i NHO, da undersøkelsen ble presentert.

Nedtur for byggebransjen

Mens anleggsbransjen får mer å gjøre, tror Rangdi W. Krogstad i EBAI at «Hans» er dårlig nytt for byggenæringen. Fra før har bransjen det veldig vanskelig. Nesten alt av private utbyggingsplaner er satt på vent på grunn av høye priser, økte renter og krig i Europa. Det er stort sett ikke jobber å få og bedrifter har vært nødt til å permittere ansatte.

- Det offentlige må bruke milliardbeløp på å rydde opp etter «Hans». Jeg tviler på at det er tida for å sette i gang bygging av nye offentlige bygg, som skoler og sykehjem. Vi får med andre ord nok en byggestopp som vil gå hardt utover byggenæringen, sier Krogstad.



Skyddsrum återigen aktuella i ändrat säkerhetsläge

I budgeten för 2024 lyfts de svenska skyddsrummen fram i ljuset efter att under en lång tid varit närmast bortglömda. Regeringen satsar 220 miljoner kronor på en upprustning, men också på att utbilda räddningstjänsten i en satsning på starkare civilförsvaret.

NYHET

25.09.2023

TEXT: GUNHILD WALLIN, FOTO NIKLAS FORSSTRÖM

Mellan kalla krigets slut och Rysslands invasion av Ukraina var "Hesa Fredrik" den tydligaste påminnelsen om att kriget kunde komma också hit. Det är en varningssignal vars rätta namn lyder "varningar till allmänheten, VTA" och som testas den första måndagen i varje kvartal. Smeknamnet har hängt med från början, men det är en annan historia.

Den 24 februari 2022 ändrades tvärt känslan av trygghet, som redan innan försvagats efter annekteringen av Krim och ett aggressivt ryskt tonläge. Det till synes otänkbara hade hänt – krig i Europa. Sedan dess har både tanken på krig och samtalen om beredskap kommit allt närmare. Det är inte längre ovanligt att läsa artiklar som "Detta behöver du ha hem-

ma om säkerhetsläget ändras", eller att vardagliga samtal handlar om behovet av transistorapparater, kontanter hemma, tillgång till mat, vatten och varma sovsäckar. Plötsligt blir också de i stort sett bortglömda skyddsrummen viktiga, där de idag tjänar som förråd, gym, cykelrum och liknande.



Carl-Oskar Bohlin är Sveriges civilförsvarsminister.

Häromdagen bjöd Carl-Oskar Bohlin, minister för civilt försvar, in pressen till en vandring i Katarinabergets skyddsrum för att berätta om regeringens civilförsvarssatsning. Skyddsrummet ligger på Södermalm i Stockholm och är Sveriges största med plats för 8 000 personer. Längre har det varit garage, men nu ska det, liksom Sveriges övriga cirka 65 000 skyddsrum ses över och rustas upp.

”Tillgången till skyddsrum samt förmågan hos räddningstjänsten att agera under krig är centrala delar av skyddet av civilbefolkningen”, skriver Försvarsdepartementet i ett pressmeddelande inför budgetpropositionen 2024.

- Rysslands krig i Ukraina har ofta riktats direkt mot civil infrastruktur och tillgången till skyddsrum har varit av stor vikt för motståndet”, sa Carl-Oskar Bohlin till Svenska Dagbladet under pressträffen.

- Kriget har ändrat mycket. Vi ser större behov av information till fastighetsägare och märker också ett stort intresse hos dem, säger Anders Johansson, som är enhetschef för befolkningsskydd på MSB och ansvarig för skyddsrummen.

Rysslands invasion i Ukraina har ändrat synen på behov av skyddsrum och civilt försvar i grunden, men redan innan dess hade säkerhetsläget skärpts, vilket fick den förra regeringen att tillsätta utredning ”Ett stärkt skydd för civilbefolkningen vid höjd beredskap”, som just nu bereds i Regeringskansliet. Ett av tre sakområden handlar om skyddsrum, men också om tillgång till andra skyddande utrymmen.

I Sverige finns idag skyddsrum för cirka sju miljoner människor och de ligger i huvudsak i de 140 så kallade skyddsrumstötternas, tätorter där andra möjligheter till skydd är begränsad.

- 2010 fanns det nästan planer på att lägga ner alla skyddsrum, men det blev inte så, berättar Anders Johansson på MSB.

Han beskriver kunskapen om skyddsrum som gränsöverskridande och har kontakt med sina nordiska grannländer. Hur

skyddsrummen organiseras och finansieras är däremot olika i de nordiska länderna. I Finland finns 54 000 skyddsrum för en befolkning på 5,5 miljoner. De allra flesta är privata och finns nära bostads- och affärsfastigheter och ska kunna ställas i ordning på 72 timmar. Här är det fastighetsägarens ansvar att hålla med skyddsrum och det utgår ingen ersättning från staten.

Norge har cirka 25 000 skyddsrum med plats för 2,5 miljoner människor för en befolkning på 5,5 miljoner. Huvuddelen av skyddsrummen är privata och sedan 1998 har det inte byggts några nya. Kontroller har visat att det finns brister i underhåll och att kompetensen på skyddsrumsområdet har försämrats både bland civilförsvarets personal och hos relevanta byggföretag och leverantörer.

I Sverige har det inte byggts några nya skyddsrum sedan 2002. Innan dess bidrog staten både med bygge och underhåll. Många har försummats, men med de nya ekonomiska anslagen är tanken att rusta upp skyddsrum förutom att utbilda räddningstjänsten. Om förslagen i utredningen ”Ett stärkt skydd för civilbefolkningen vid höjd beredskap” går igenom föreslås också en gradvis utbyggnad av nya skyddsrum. Utredningen föreslår att MSB har kvar ansvaret för skyddsrummen, men att arbetet delas upp på flera aktörer. Exakt hur det ska organiseras och vilka pengar som kommer att anslås på längre sikt är ännu ovisst tills utredningen landat i en av riksdagens beslutat lag.

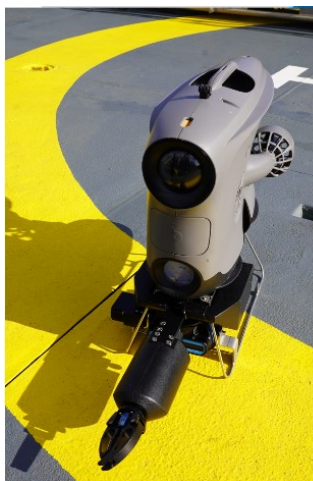
- Vi befinner oss i väntans tider, konstaterar Anders Johansson.

Myndigheten har dock fått anställa fem nya medarbetare med kompetens som skyddsrumskontrollanter eller byggnadsingenjörer. Med tanke på att alla skyddsrum ska ses över, kan tänkas skapas en arbetsmarknad för både de som renoverar och de som kontrollerar.

Hur vet jag då vart jag ska ta vägen i ett akut krisläge? Och vad ska jag ta med?

Vart jag ska är till synes enkelt. Jag skriver in min adress på MSB:s skyddsrumskarta och får snabbt besked. Inom en radie på 500 meter finns 23 skyddsrum att tillgå. Skyddsrummen är enkla. Där ska finnas torrdass, kärl för vatten, stöttor, betongelement och vatten. Mat, kläder, transistorradio och annat får jag själv ta med. Men hunden då? Får den följa med?

Nej. Husdjur får inte följa med i skyddsrummet. Mot detta hörs kritiska röster, bland annat i en artikel av forskare vid Försvarshögskolan, som anser att husdjur bör inkluderas i planeringen av totalförsvaret. De flesta hundar och mattar som dagligen ses rasta, leka och vila med sina hundar skulle säkert hålla med.



Droner og miniubåter styrker beredskapen for den norske kystvakten

Kystvakten i Norge gjør nå ny bruk av miniubåter og droner for å ha bedre beredskap i kritiske situasjoner.

TEMA

25.09.2023

TEKST OG FOTO: BJØRN LØNNUM ANDREASSEN

Kystvakten seiler under slagordet at de «alltid er til stede, hver dag, hele året, langs hele kysten» av Norge.

Området Kystvakten er med og tar ansvar for søk og redning (SAR), strekker seg fra Nordpolen til vest for Danmark, og til nord-øst for Kirkenes ved grensa til Finland og Russland.

Varmesøkende kamera

Kystvaktens skip har fått droner som har infrarøde kamera. Det betyr at det er lettere å få oversikt over områder det skal drives leting og redning (SAR).

- Dronene gjør at det blir langt mer effektivt å få oversikt. Særlig viktig er det at dronene er effektive, ved at man kan få oversikt over større områder mye raskere enn før.

I en redningsaksjon kan dette være snakk om liv eller død, sier skipssjef Erlend Vågenes.



Erlend Vågenes, Kim-Daniel Nilsen og Marius Ulvin Erlandsen holder styr på KV Heimdal.

Vi er på KV Heimdal. Skipet er ett av fem i den «indre kystvakt». For Kystvakten disponerer store ressurser. Ti av Kystvaktens totalt 15 fartøy opererer under «ytre kystvakt» og er havgående. Fire av disse har egne helikopter.

KV Heimdals nestkommanderende er Kim-Daniel Nilsen. Han forklarer videre om bruken av dronene.

- Dronene kan vi fly i eksosrøyken fra skip. Da måler og kontrollerer vi om nivået av svovel i eksosen er rett. For alle fartøy skal kjøre på diesel ved land. Den er bedre raffinert og slipper ut mindre svovel enn tungolje. Den er billigere og bare lov å bruke på åpent hav, sier Nilsen.

Fem skip hos kystvakten har dette utstyret og de har hatt det i omtrent et halvt år, så erfaring og kunnskap er i fred med å komme på plass.

Finner døde

Rundt 60 mennesker dør som følge av drukning årlig i Norge. Ikke alltid er det like lett å finne de som har omkommet. Det er også en av flere grunner til at Kystvakten har skaffet seg ROV-er. Det er små ubåter som styres via en kabel fra Kystvaktens skip (remotely operated vehicle).

- Letingen etter omkomne går mer effektivt. Når vi finne den omkomne er det godt for familie og pårørende når de får en grav å gå til, forklarer Vågenes.



Kystvaktens Erlend Vågenes og Kim-Daniel Nilsen tester og trener på bedre beredskap i kritiske situasjoner.

I tillegg driver Kystvakten med det de kaller ressurskontroll. De vokter over fiskeriene.

- I dag er alt rolig, men vi inspisierer yrkesfiskere og fritidsfiskere. I stedet for å hale opp fiskeutstyr som teiner og ruser, sender vi ned ROV-en og ser etter via kameraet om fiskeutstyret er rett utformet og lovlig. Da forstyrrer vi fisket langt mindre enn hvis vi heiser opp fiskeutstyret som før.

ROV brukes også i kritiske situasjoner for å holde øye med aktivitet under vannet.

Bra for politiet

KV Heimdal sitt område er mellom Nordmøre og opp til nord i Trøndelag, i Midt-Norge.

Øvrige oppdrag er kontroll av promille til sjøs, bruk av redningsvest, båtførerbevis og annet når de bistår politiet. Kystvakten samarbeider ellers med Tollvesenet, Kystverket og Sjøfartsdirektoratet.

Avsnitsleder Åge Andersen hos politiet i Trøndelag bekrefter nytten av å ha godt samarbeid med folka på KV Heimdal.

- Vi benytter oss av samarbeidsparter og at de nå har fått enda bedre utstyr til å gjøre enda mer og bedre arbeid, er positivt. Det gir fordeler for alle parter, også for publikum, når oppgaver blir lettere å løse, sier Andersen.



Populär 25-åring underlättar rörligheten i Norden

I 25 år har Info Norden svarat på frågor och samlat kunskap från de som vill flytta inom Norden för att bo, arbeta, studera eller starta företag. Info Norden anses därför vara en viktig del för att nå den nordiska visionen att 2030 vara världens mest hållbara och integrerade region.

NYHET

24.09.2023

TEXT: GUNHILD WALLIN, FOTO: QUPANUK OLSEN

Intresset för att röra sig mellan de nordiska länderna är stort och tycks växa. 2022 vände sig 5370 personer med frågor till Info Norden, en ökning med 7 procent sedan 2021. Webbssidorna blev under förra året visade 2,7 miljoner gånger och hade 1,9 miljoner besök.

- Mängden av förfrågningar har stigit enormt och vi kan se att de frågor vi får blivit alltmer komplexa. Numera finns Info Norden också som en engelsk webbsida vilket inneburit att vi får allt fler frågor på engelska och från medborgare utanför de nordiska länderna, berättar Anna Sophie Liebst, projektledare för Info Nordens kontor i Stockholm.

Det började med en servicetelefon

En gratistjeneste for deg som har spørsmål om det nordiske byråkratiet:

"Hallå Norden"

gir svar til alle som reiser eller flytter mellom de nordiske land og som har satt seg fast i det nordiske byråkratiet. På telefon (ikke mobil), faks eller e-post kan du gratis bli loset på rett vei.

Vanlige problemer er for eksempel knyttet til:

- studielån eller eksamensgyldighet
- sykepengar eller pensjon
- ansettelser eller tolkehjelp
- toll eller avgifter

Så enkelt er det:

Ring 00 800 1111 8888, faks det samme nummeret eller bruk e-post: hallo@norden.se
Fortell om ditt problem, og du får svar i løpet av 48 timer.



Nordisk Ministerråd

I juli 1998 öppnades den första nordiska informationstjänsten som skulle hjälpa nordborna att använda sig av den nordiska rörligheten genom att ge svar på frågor om till exempel beskattning, pensioner, utbildning och familjepolitik. Ännu var Öresundsbron inte öppnad och mobiltelefonen var först och främst en telefon, inte en smartphone. Följdriktigt var den nyöppnade informationstjänsten en servicetelefon med namnet "Hallå Norden".

Under åren har tjänsten utvecklats och Info Norden har kontor i alla nordiska huvudstäder som ger information om alla de nordiska länderna och även om de självstyrande områdena Färöarna, Grönland och Åland.

Informationen går primärt genom webben och finns på danska, finska, isländska, norska, svenska och engelska. Där kan den intresserade läsa sig till vad som gäller, vilka myndigheter som är relevanta, men också ställa direkta frågor om olika problem.

Anna Sophie Liebst har arbetat på Info Norden och dess föregångare Hallå Norden Hello Norden sedan 2004 och har under snart två decennier kunnat följa vilka frågor som är viktiga för de som av olika skäl vill röra sig inom Norden, men också vilka hinder som funnits och finns. Hon har själv erfarenhet av att röra sig mellan de nordiska länderna. Hon är född och uppvuxen i Danmark, har studerat på universitetet i Oslo och bor sedan många år i Stockholm. En erfarenhet hon själv har gjort är betydelsen av dubbla medborgarskap. I Norge blev det möjligt 2020, i Danmark 2015, i Finland och på Island 2003. I Sverige har det gått att söka dubbelt medborgarskap sedan 2001.



- Förr spelade det inte så stor roll med dubbla medborgarskap, men efter pandemin ser vi att det blivit en allt viktigare fråga. Under pandemin var till exempel mitt dubbla medborgarskap det enda sättet för mig att komma in i Danmark, berättar hon.

Nya och gamla frågor

Inför vårt möte har Anna Sophie Liebst funderat över de frågorna som oftast ställs till Info Norden.

- Den kanske allra vanligaste frågan vi får är när och hur man kan ansöka om pension i ett eller flera nordiska länder. Vi hänvisar till respektive lands pensionsmyndighet, men vi vet också att många som jobbat i andra nordiska länder än hemlandet aldrig hör av sig och riskerar gå miste om intjänad pension, säger Anna Sophie Liebst.

En annan vanligt förekommande fråga är varför man inte kan få ett svenskt Bank-ID, när man som nordbo arbetar, studerar eller har hus i Sverige. Sverige skiljer sig från de andra nordiska länder när det gäller Bank-ID, vilket Anna Sophie Liebst förklarar med att ansvaret för dem ligger på bankerna, inte staten. Det sätter käppar i hjulet för till exempel de som bor i ett land och vill sköta sina bankaffärer i ett annat. Eller för dem som kanske vill hjälpa gamla föräldrar betala räkningar, trots att de bor på andra sidan gränsen. Problemet med Bank-ID är heller inte särskilt synligt.

- Den som inte blir kund i en bank blir ju inget problem som syns, konstaterar Anna Sophie Liebst.

Andra vanliga frågor är om den som har uppehållstillstånd i ett nordiskt land har tillgång till den nordiska rörligheten? Det är ingen självklar rättighet, utan beror på nationella regler och måste kollas innan flytten. Får man resa med hund eller katt är en annan vanlig fråga, liksom om det går att söka studiestöd i annat land än hemlandet.

Många frågor rör hur trygghets- och skattesystemen fungerar för dem som vill arbeta i annat nordiskt land och vilka regler som gäller för arbetstillstånd, registreringskrav, legitimation, arbetsvillkor för företag som vill sända ut arbetskraft till ett annat nordiskt land för en kortare period.

Många undrar också över vad som är viktigt för den som vill köpa sommarstuga i Norge eller Sverige och får andra nordbor överhuvudtaget köpa sommarhus eller fastighet i Danmark? Inom hälso- och sjukvårdssektorn frågar många vad som krävs för att jobba inom hälso- och sjukvården i ett annat nordiskt land och om det krävs särskilt auktorisation.

Digitala nomader

Numera får Info Norden också många frågor om vad som gäller vid distansarbete. Hur fungerar det till exempel att sitta i Sverige och arbeta mot Norge? Här finns inga generella regler utan vad som gäller beror på avtal och hur långt de enskilda länderna har kommit, förklarar Anna Sophie Liebst.

- Vi ser också att fler yngre människor är intresserade av att jobba i hela världen. De är digitala nomader, men de nordiska länderna ligger inte i fronten för att möta deras behov, till exempel hur distansarbete fungerar med trygghetssystemen, säger Anna Sophie Liebst.

Andra tendenser som kan skönjas i den informationsflod som genereras hos Info Norden är att det blivit vanligare med frågor om arv och testamentet över gränserna. Där är det igen svårigheten med Bank-ID som spökar. Det finns också en tendens att fler vill gå delar eller hela gymnasiet i annat nordiskt land. Kvinnor som fått barn med norska och svenska män kan höra av sig och undra över vilka ekonomiska bidrag det finns för det barn vars far finns i annat nordiskt land. Det finns också föräldrar som bor i varsitt nordiskt land och som undrar över reglerna för barnbidrag och underhåll.

Många undrar också över möjligheten att arbeta på Svalbard och Grönland.

- Vi täcker frågor som rör livet frågan vaggan till graven och de frågor vi får blir allt svårare, samtidigt är det roligt när frågorna är besvärliga, summerar Anna Sophie Liebst.

Otåliga krav på smidig rörlighet

Många hon har kontakt med har mycket stora förväntningar på att det ska gå att röra sig helt friktionsfritt i Norden och frågar: "Varför fungerar det inte?" och "Vad gör Norden och de nordiska politikerna"? Anna Sophie Liebst informerar nationella departement och Gränshinderrådets representanter om de gränshinder som medborgarna möter. Gränshinderrådet verkar inom det nordiska samarbetet och ska samarbeta med aktörer som verkar för att lösa gränshinder för både individer och verksamheter i Norden.

Anna Sophie Liebst reflekterar över visionen att Norden ska vara den mest integrerade och hållbara region 2030. Visionen togs 2019. 2020 stängdes gränserna i Norden och det visade sig att Danmark, Finland och Norge definierade regioner och gränsregioner helt olika, med olika regelverk till följd.

- Norden ska vara världens mest integrerade region, inte världens mest integrerade regioner. Därför bör samma regler och möjligheter gälla för alla, oavsett var i Norden man bor, säger hon.

Anna Sophie Liebst efterlyser tre saker hon anser nödvändiga för att visionen ska uppfyllas.

Det ena är digital identitet, nordiska e-legitimationer som fungerar i alla länder och som ger tillgång till myndighetsinformation i andra nordiska länder än hemlandet. Det andra är en gemensam arbetsmarknad, också för personer med uppehållstillstånd.

- Världens mest integrerade region kan inte begränsa rörligheten på arbetsmarknaden till medborgarskap. I Norden arbetar vi, oavsett var vi bor.

Hon vill också att Norden ska underlätta för distansarbete.

- Norden borde vara ett Mecka för de som vill arbeta på distans och för digitala nomader. Det ska vara enkelt med distansarbete, lätt att förstå reglerna och att göra rätt både som nordbo i Norden, för nordbor ute i världen och för världsmedborgare i Norden. Och är våra regler och välfärdssamhällen kopplade till framtiden som redan är här, frågar Anna Sophie Liebst.



Milliardplan for CO₂-fangst kan give Danmark nye job

Danmark forventer nye job og vækst som følge af en ny regeringsplan for indfangning og lagring af både dansk og udenlandsk CO₂ i den danske undergrunden. Brug en del af den indfangede CO₂ til ny klimavenlig produktion, som kan give flere og bedre job, anbefaler dansk erhvervsliv.

TEMA

21.09.2023

AF: MARIE PREISLER, FOTO BJÖRN LINDAHL

Den danske regering har fremlagt et nyt milliardudspil, "I mål med fangst og lagring af CO₂", som skal udvikle en dansk industri for fangst og lagring af CO₂ - også kaldet CCS. Det kan og skal give Danmark en international frontløber-position inden for grøn omstilling og skabe nye arbejdspladser, vurderer Danmarks erhvervsminister, Morten Bødskov:

-Ved at samle ressourcerne og skabe klare rammevilkår for CO₂-fangst og -lagring baner vi vejen for en stærk dansk industri, der ikke kun reducerer vores klimaaftryk, men også skaber vækst og arbejdspladser. Vi går målrettet efter at udnytte vores kompetencer og innovation til at føre an i den grønne omstilling.



Morten Bødskov, Danmarks erhvervsminister. Foto: regeringen.dk

Ordene faldt, da Morten Bødskov 21. august 2023 præsenterede den danske regerings nye CO2-udspil sammen med klima-, energi- og forsyningsminister Lars Aagaard, transportminister Thomas Danielsen og repræsentanter fra branchen.

CO2-lagring i stor skala

Udspillet, som nu vil blive forhandlet med Folketingets partier, lægger op til, at Danmark fra år 2029 indfanger CO2 i en mængde svarende til hele den danske udledning af CO2 - såkaldt fuld fangst. Det ligger også i udspillet, at Danmark globalt vil være en af de store spillere i forhold til at lagre CO2 i undergrunden.

Den danske stat har foreløbig afsat 38 mia. kroner til CCS, og Danmark har netop givet tilladelse til de første tre storskalatilladelser til CO2-lagring i den danske undergrund. Den første internationale aftale om lagring af CO2 i dansk undergrund er også indgået. Foreløbig er Danmark dog kommet noget senere fra start end et land som Norge. I marts 2023 blev den første CO2 lagret i den danske del af Nordsøen, og der skal være etableret rammer for fangst og lagring af CO2 fra 2028.

Norge har siden 1996 har haft storskalaanlæg koblet til naturgasproduktion, som filtrerer og genlagrer CO2 fra naturgas, der pumpes op. Det norske anlæg Sleipner var det første storskalaanlæg i verden bygget på havet. Tilsammen har de norske anlæg hidtil lagret ca. 22 mio. ton CO2, vurderer GEUS, en selvstændig og uafhængig forsknings- og rådgivningsinstitution i Klima-, Energi- og Forsyningsministeriet.

Genbrug af CO2 giver også grønne job

Danmark har gode muligheder for at blive en stor aktør på området, fordi den danske undergrund egner sig godt til CO2-lagring, vurderer GEUS. Ifølge GEUS' beregninger kan dansk undergrund rumme, hvad der svarer til 500-1000 års udledninger fra Danmark - altså et kæmpestort CO2-depot langt under jorden med plads til både dansk og udenlandsk fangst CO2.

”Det kan blive en god forretning for Danmark. En hurtig udvikling af CCS-markedet vil betyde både store investeringer og mange grønne jobs i Danmark”, skriver den danske regering i sit udspil.

Verdens hidtil største anlæg ligger også til havs ud for Australiens kyst og har været i drift siden 2019. Ved fuld kapacitet kan de pumpe op til 4 mio. tons CO2 ned om året. Anlægget er ligesom i Norge koblet til naturgasproduktion, hvorfra CO2'en filtreres og lagres.

I dansk erhvervsliv hilser regeringens CSS-udspil velkommen, og brancheorganisationen Dansk Erhverv tror også på, at det vil resultere i nye typer job i Danmark.

- Vi er helt med på regeringens plan om at bruge penge på fangst og lagring af CO2 i undergrunden for at mindske den globale temperaturstigning, og Danmark kan tilbyde nye løsninger inden for CCS som både bidrager til en grønnere verden og indebærer eksportmuligheder for Danmark, siger Ulrich Bang, underdirektør for klima, energi og miljø i Dansk Erhverv.



Ulrich Bang, underdirektør for klima, energi og miljø i Dansk Erhverv. Foto: Dansk Erhverv

Men regeringen må ikke nøjes med at gøre Danmark til et affaldsdepot for CO2. En del af den indfangede CO2 bør genbruges i nye og innovative klimavenlige teknologier frem for blot at blive lagret. Og det kan samtidig gavne danske virksomheder og beskæftigelsen i en helt anden målestok end CO2-deponi, vurderer Dansk Erhverv:

- Der er arbejdspladser i at deponere CO2 i undergrunden men det kan give langt større energitilvækst og flere og bedre job, hvis vi formår at bruge den indfangede CO2 til såkaldte biosolutions, eksempelvis bioplast og protein til fødevarerindustrien, hvilket innovative danske virksomheder allerede er langt med, siger Ulrich Bang.

Et eksempel er biotekvirksomheden Algiecel, som i et samarbejde med Novozymes afprøver om brug af CO2 via fotosyntese i alger kan producere bioplast, kosttilskud og protein til fødevarerproduktion.

CO2 som kan spises

At bruge indfanget CO2 til at producere proteiner, der kan anvendes i fødevarer til mennesker er også målet for et konsortium, som den amerikanske Bill & Melinda Gates Foundation og Novo Nordisk Fonden i sommeren 2023 gik sammen om.

Konsortiet forener viden og ekspertise fra Novozymes A/S og Topsoe A/S, to førende virksomheder inden for henholdsvis bioteknologi og kemiteknik, Washington University i St. Louis, USA, og Novo Nordisk Foundation CO2 Research Center (CORC) ved Aarhus Universitet. I alt udgør den samlede finansiering fra de to fonde op til 200 mio. kr.

Den administrerende direktør i Novo Nordisk Fonden, Mads Krogsgaard Thomsen, udtalte, da konsortiet blev nedsat:

”Ved at udnytte CO₂ til fødevareproduktion uden at anvende landbrugsjord til formålet imødegår dette ambitiøse konsortium to af vores største globale udfordringer: at levere næringsrige fødevarer til en voksende verdensbefolkning og samtidig afbøde klimaforandringerne. Initiativet har potentiale til at være det første skridt mod en ny bioøkonomi, der kan skabe en mere bæredygtig, sikker og stabil fødevareproduktion, som samtidig mindsker belastningen af naturens ressourcer”.

Ulrich Bang vurderer, at produktion af fødevarer og andre biosolutions med brug af indfanget CO₂ vil kræve en ny type medarbejdere, der får højere løn og har bedre arbejdsmiljø end medarbejdere har i dag i landbruget.

Dansk Erhverv opfordrer regeringen til at supplere de mange milliarder kroner til CCS med en 'enkelt' milliard til at modne genbrug af den indfangede CO₂, herunder øremærkede forskningsmidler og en køreplan for genbrug af indfanget CO₂.



Den finska regeringen vill ha stora förändringar i arbetsrätten

I Finland talas det om ett historiskt paradigmskifte efter riksdagsvalet i april, som gav en borgerlig regering den 20 juni. Petteri Orpos fyrpartiregering vill genomföra det facket hävdar är stora förändringar på arbetsmarknaden som inte går att ta tillbaka.

NYHET

19.09.2023

TEXT OCH FOTO: BENGT ÖSTLING

Facket varnar för bestående skador både i många finländares ekonomiska situation och i det organiserade fackliga förhandlingssystemet.

Den nordiska modellen nämns allt oftare av finländska politiker. Den nya regeringen återkommer flera gånger i sitt program till nordiska modeller och kutymer, framför allt inom arbetsmarknad, socialpolitik, ekonomi, försvar och invandringspolitik.

Många kritiker

Oppositionen protesterar mot fortsatt hög låntagning, många ekonomiska åtstramningar och bristande intresse för klimatpolitiken.

Från fackets håll kritiserar regeringsprogrammet för obalans. Samtidigt som det blir lättare att säga upp arbetstagare vill regeringen minska på arbetslöshetsersättningar.

Antti Palola, som leder fackförbundet STTK, frågar sig om trepartssamtalet egentligen bara är teater. Vanligen är endast målen inskriva i regeringsprogrammet. Parterna har sedan förhandlat om hur de ska nås. Men i regeringsprogrammet beskrivs redan detaljerat vilka åtgärder och slutresultat som ska genomföras.



Anna-Maja Henriksson, utbildningsminister och partiledare för Svenska folkpartiet, håller upp den nya regeringsförklaringen.

Motivera till arbete i tryggt välfärdssamhälle

Den finska regeringens utgångspunkt är att välfärdssamhället tryggas, men notan för Finlands skuldsättning ska inte belasta kommande generationer på ett oskäligt sätt. Skuldsättningstrenden ska vändas med en generationsöverskridande rättvisa. Det behövs flera valperioder för att lyckas, enligt regeringen.

Sysselsättningen ska ökas med 100 000 nya sysselsatta genom olika strukturåtgärder. Det anses stärka de offentliga finanserna med över 2 miljarder euro.

Under den rubriken finns olika sätt att undanröja det som i Finland kallas flitfällor, d.v.s. incitaments- eller arbetslöshetsfällor, där det inte lönar sig att ta emot arbete, eftersom socialskyddet ger en tillräckligt god utkomst.

Därför ska vissa skatter sänkas och diverse förmåner slopas.

Målet är att halvera antalet personer som behöver åtminstone utkomststöd (7 procent av befolkningen). Då räknar regeringen också uppnå en besparing på 100 miljoner euro inom statsfinanserna. Insparade medel kan användas för att förbättra barnfamiljers och studerandes förmåner.

Arbetsfreden utreds

Regeringen vill utveckla arbetsmarknaden i en mer flexibel riktning. Man vill stödja sysselsättningen, den ekonomiska tillväxten, konkurrenskraften och produktivitet utvecklingen.



Statsminister Petteri Orpo har hämtat inspiration från Sverige till flera av de reformer han vill göra på den finska arbetsmarknaden. Här möter han sin svenska kollega Ulf Kristersson på Island i juni i år. Foto: Anna Sjöholm.

Reformerna bereds på trepartsbasis med utnyttjande av kunskandet inom näringslivet och löntagarorganisationerna.

Det har startat med två arbetsgrupper inom Arbetsministeriet som utreder frågor kring arbetsfreden och lokala avtal.

Vill begränsa sympatiåtgärder

Regeringen vill ändra lagstiftningen så att sympatiåtgärder vid arbetskonflikter omfattas av en proportionalitetsbedömning och en anmälningsskyldighet. Regeringsprogrammet begränsar "lagliga sympatiåtgärder" till sådana som anses skäliga i förhållande till målen, och vars verkningar endast drabbar parterna i arbetstvisten.

Regeringsprogrammet hänvisar här till nordisk lagstiftning och praxis, vilket har väckt kritik. Professor Niklas Bruun säger i Helsingin Sanomat att nordisk praxis inte är så enkel som regeringen gör gällande. Det är domstolar som har slagit fast praxis i Norden, inte lagstiftningen, påpekar han.

I Norge ansågs en strejk på några dagar acceptabel, men två veckor var för lång tid för en strejk. En veckas hamnblockad i Sverige sågs som en laglig politisk arbetskampåtgärd, medan en annan aktion på en hel månad sågs som en överdimensionerad politisk stridsåtgärd. Det här har också facket tagit fasta på.

200 euro strejkböter

En nyhet blir att både arbetstagare och deras fackliga organisationer kan tvingas till böter för olagliga arbetskonflikter. Det har påpekats att 200 euro är en kännbar bötessumma för en ensamförsörjande i ett låglöneyrke, som vill försvara sina rättigheter.

De fackliga organisationerna skulle betala betydligt mer för strejker som konstateras olagliga.

Reformen har setts som ett angrepp på strejkrätten, förhandlingsystemet och hela fackföreningsrörelsen.

Lokala avtal anses av regeringen som ett verktyg för att utveckla företagens verksamhet och förbättra deras konkurrenskraft. Facket ser en risk för att arbetsgivaren dikterar villkoren, till försämrade avtal och löner.

Från facklig sida accepterar man lokala avtal genom kollektivavtalen. Parterna på arbetsplatsen måste vara i en jämlik förhandlingsposition där förhandlingarna är äkta.

"Onordiskt"

Ordföranden för FFC, den största fackcentralen, Jarkko Elooranta, anser att regeringen har fel i sina definitioner.



Jarkko Eloranta, foto: Bengt Östling

- I den nordiska modellen förhandlar arbetsmarknadsparterna, i bra samarbete, med hög organisationsgrad. Man har medbestämmande, och i den nordiska modellen håller regeringen tassarna borta från arbetsmarknadens förhandlingar.

Men den här regeringen gör helt tvärtom, säger Jarkko Eloranta, den prioriterar mycket arbetsgivarnas målsättningar och idéer. Högern ser ett momentum med möjligheter till stora förändringar som inte går att ta tillbaka.

Svenska exempel

Arbetsminister Arto Satonen (Samlingspartiet/Kokoomus) har i olika sammanhang tillbakavisat kritiken om stora förändringar, han talar om mest små justeringar i arbetsmarknadspolitiken. Och de allra flesta reformerna är redan lagstiftning i Sverige, säger han.



Arto Satonen, Finlands nya arbetsminister, har bjudit in arbetsmarknadens parter till diskussion om den finländska modellen. Foto: Laura Heikkinen.

Arto Satonen gjorde sin första resa som arbetsminister till Sverige, med besök hos kollegan Johan Pehrson. Ministrarna rapporterades ha diskuterat arbetsmarknadsreformer samt attraktionsfaktorer för internationella experter.

Under sitt besök träffade minister Satonen också Irene Wenemo, generaldirektör för Medlingsinstitutet, Sveriges nationella medlingsbyrå.

Exportdriven lönemodell

En viktig poäng i det finländska regeringsprogrammet är att konkurrenskraften ska ökas bland annat genom en exportdriven arbetsmarknadsmodell.

Den finländska regeringen planerar en lagändring som gäller medling i arbetstvister. Riksförlikningsmannens byrå eller en förlikningsnämnd ska inte kunna ge ett medlingsbud som överskrider den allmänna linjen för lönejusteringar.

Därför följer man det svenska exemplet där exportsektorns löner lägger grunden för löneuppgörelserna.

Bekymrat Norden

Jarkko Eloranta berättar om bekymrade förfrågningar från utlandet om vad som händer med alla försämringar i Finland.

- Man har tänkt sig att Finland är ett land med en stark arbetsmarknad, och bra relationer mellan arbetsgivare och arbetstagare. Nu ser det helt annorlunda ut. Det är också lite överraskande för Norden och andra europeiska länder och fackorganisationer, säger Jarkko Eloranta.

Både från nordiskt och europeiskt håll finns det bekymmer över försöken att begränsa strejkrätten och fackets verksamhetsförutsättningar. Man noterar att hoten mot den nordiska modellen kanske inte kommer från EU utan inifrån länderna.

Det fackliga fältet vaknar upp

Fackorganisationerna inledde september med mobilisering och organisatorisk upprustning. På fältet är man redan färdig för aktiviteter som kräver strejk, rentav storstrejk.

Fackförbunden PAM, AKT, JHL, Industrifacket och centralförbundet FFC har beslutat om gemensamma protester.

De inleds på tisdag den 26 september och fortsätter i första hand i tre veckor. Det kan handla om utmarscher och demonstrationer.

Tongångarna har hårdnat. Eloranta kallar den nya finländska regeringen en "omvänd Robin Hood-regering", som tar från de fattiga och ger till de rika.



Så kan arbete på tvärs i Norden underlättas

En ny rapport beställd av det nordiska gränshinderrådet kommer med fyra förslag till hur det ska bli lättare att arbeta på distans även för de som är gränspendlare.

NYHET

18.09.2023

TEXT: BJÖRN LINDAHL, FOTO LISA WIKSTRAND/NORDEN.ORG

Frågan blev akut under coronapandemin, då anställda som hade sin arbetsplats på den andra sidan av en nordisk gräns riskerade att få problem med skatten om de följde rekommendationerna om att arbeta hemma.

Det är konsultföretagen KPMG och Resonans Nordic som gjort rapporten *Arbejde på tvärs i Norden*. De påpekar att om Norden ska nå sitt mål om att vara världens mest integrerade region år 2030, så måste det tas några grepp i skattepolitiken och i hur reglerna administreras.

För pandemin innebar att det skedde bestående förändringar på arbetsmarknaden. Att kunna arbeta på distans är något allt fler önskar, både bland de anställda och arbetsgivarna. Det har blivit en global trend.

En undersökning som KPMG har gjort visar att nästan 90 procent av 530 företag i 52 länder redan har infört möjligheten att arbeta på distans eller överväger att göra det.

Enligt rapporten är det därför en risk för att verksamheter inte kan locka till sig den bästa arbetskraften, om det innebär att det finns hinder för distansarbete.

För det handlar inte bara om beskattning, där de avtala som nu finns mellan de nordiska länderna mest handlar om att de som bor i ett land också ska betala skatt där.

Det kan också uppstå osäkerhet, högre beskattning och extra administration i samband med in- och utbetalningar av pension. En arbetsgivare kan bli tvungen att registrera och förhålla sig till beskattningsregler, beskattningstidpunkter och löneadministration i flera länder.

Vad utredningen föreslår är att man i vissa fall vänder på beskattningsreglerna så att det avgörande inte är var man bor, utan var arbetsgivaren finns.

Utredarna kommer med fyra förslag:

- De nordiska länderna bör ha gemensamma villkor för när arbete i bosättningslandet, inklusive från ett hemmakontor, ska bedömas som ett så kallat fast driftställe.
- Förskottsskatt bör i framtiden endast redovisas och uppbäras i arbetsgivarens land, så att arbetsgivaren inte längre ska behöva administrera flera länders lagstiftning för samma löneinkomst.
- Löneinkomster bör beskattas i anställningslandet och till exempel hemarbete i bosättningslandet ska likställas med arbete i det land arbetsgivaren finns. Det förutsätter att förslaget i första punkten blir verklighet.
- Pensionsavgifter till pensioner som är inrättade i ett annat nordiskt land bör erkännas ömsesidigt som avdragsgilla och löpande avkastning bör endast beskattas i enlighet med lagstiftningen i det land där pensionsplanen upprättades.

En fungerande arbetsmarknad över gränserna är lönsam. Beräkningar för till exempel Öresundsregionen visar att en helt integrerad arbetsmarknad kan ge en årlig samhällsekonomisk vinst på upp till 2,9 miljarder danska kronor för Sverige och Danmark tillsammans.

- Våra länder har mycket att vinna på en smidig gemensam arbetsmarknad. Den kan lösa problem med kompetensbrist i ett land och problem med arbetslöshet i ett annat. En fungerande arbetsmarknad är med andra ord en stark katalysator för våra länders ekonomier, säger Siv Friðleifs-dóttir, som är ordförande för Gränshinderrådet under 2023.



Ny FH-formand i Danmark: Morten Skov Christiansen

Bred opbakning til den nye topleder i dansk fagbevægelse.

NYHET

07.09.2023

AF: MARIE PREISLER

Et vigtigt skridt til at genskabe ro og styrke i dansk fagbevægelse blev taget, da FH's medlemsorganisationer ved en ekstraordinær generalforsamling 7. september 2023 enstemmigt valgte en afløser for Lizette Risgaard, som i foråret trak sig fra formandsposten i FH efter flere episoder, hvor hendes adfærd ifølge en advokatundersøgelse var upassende.

Morten Skov Christiansen blev valgt til ny formand uden modkandidater. Han har hidtil været en af to næstformænd i FH, og han har været fungerende formand, siden Lizette Risgaard forlod formandsposten 30. april 2023.

Undskyldning til ofrene

Der har bredt i fagbevægelsen været tilfredshed med den måde, Morten Skov Christiansen har taklet de store udfordringer, som FH pludselig blev bragt i, da flere medier beg-

yndte at skrive om Lizette Risgaards berøringer af blandt andet flere medarbejdere. FH valgte at iværksætte en advokatundersøgelse af sagen og konkluderede i august 2023, at beskyldningerne holdt vand: Der har været flere episoder, hvor Lizette Risgaard har opført sig upassende.

- Det er jeg enormt ked af, at ofrene er blevet udsat for. Der må ikke være nogen tvivl om, at én episode er én for meget," udtalte Morten Skov Christiansen, da FH i august behandlede konklusionerne fra den eksterne advokatundersøgelse.

Morten Skov Christiansen er uddannet elektronikmekaniker og har en lang karriere i fagbevægelsen bag sig og betegnes af mange som en formand, der kan bygge bro mellem de faglige organisationer i FH, som organiserer private og offentlige lønmodtagere, der ikke altid har samme prioriteter.

Stoppe medlemsflugt

En af opgaverne for den nye formand bliver at bidrage til en fortsat stærk fagbevægelse i en tid, hvor mange faglige organisationer har svært ved at holde på medlemmerne. Unge på arbejdsmarkedet melder sig ikke per automatik ind i en faglig organisation.

Morten Skov Christiansen har om FHs rolle de kommende år blandt andet udtalt, at ingen forbedrer lønmodtagernes vilkår, hvis de ikke selv gør det:

- Derfor er det så vigtigt, at vi får styrket vores faglige fællesskab. Nøglen til at skabe det gode liv ligger hos os, vores fællesskab og vores kollektive styrke. Snak om det på arbejdspladserne. Hiv fat i din kollega. Få dem med. Det giver styrke at være mange. Og styrke er der brug for. Dagsordnerne står i kø.