

1926

OK 100 år – i svenska folkets tankar sedan 1926



OK

Tillsammans i 100 år – och med blicken mot framtiden

Nästan var tionde svensk är medlem och ägare i OK. Det ger oss en unik position, och ett tydligt uppdrag, när föreningen nu tar klivet in i sitt andra sekel.

Tillsammans styr vi resan mot ett hållbart samhälle, det gör vi genom att skapa förutsättningar för smarta lösningar inom mobilitet och energi. Genom att investera långsiktigt, utveckla vårt erbjudande och göra det enklare att välja hållbara alternativ i vardagen tar vi ansvar – för medlemmarna, för lokalsamhället och för framtiden.

När jag blickar tillbaka på vår historia slås jag av modet hos dem som gick före oss. De såg ett behov, gick samman och skapade en rörelse som satte medlemmarnas bästa i centrum. Det handlade om tillgång till drivmedel på rimliga villkor, men också om något större; inflytande, gemenskap och ansvar.

Den grunden har burit oss genom generationer – genom teknikskiften, samhällsförändringar, kriser och nya möjligheter.

Historien om OK är också en berättelse om hur det moderna samhället i Sverige växer fram. Från de första enkla anläggningarna till dagens moderna stationer och tjänster. Från en tid då bilen var något sällsynt till ett samhälle där mobilitet är en självklar del av människors vardag, både för njutning och för att klara vardagen. Vi har vuxit och breddat vårt erbjudande –

alltid med medlemmarnas och kundernas behov som kompass.

Vi befinner oss mitt i en av de största omställningarna som skett i vår branschs historia. Klimatomställningen, teknikvecklingen och förändrade beteendepådrag om kartan. Elektrifiering, förnybara drivmedel och smartare mobilitets- och energilösningar förändrar förutsättningarna, och utmanar oss att bli ännu bättre på det vi gör idag.



Föreningen står stadigt tack vare medlemmarna, tillika ägare, som genom åren har engagerat sig i föreningen. Medlemmarnas kunskap, engagemang och vilja att göra skillnad är föreningens viktigaste tillgång. Tillsammans skapar vi en kultur där ansvar, samarbete, utveckling och framtidstro är ledord – precis som den var för hundra

år sedan när föreningen bildades.

2026 firar vi att OK fyller 100 år! I vårt jubileumsmagasin som du håller i din hand får du följa med på vår 100-åriga resa. Här lyfter vi händelserna, människorna och drivkrafterna som har format OK till det föreningen är i dag. Vi hoppas att du ska känna både styrkan i vår resa och framtidstro när du tar del av vår gemensamma berättelse.

Trevlig läsning!

Varma jubileumshälsningar,
Britt Hansson, vd och koncernchef
OK ekonomisk förening



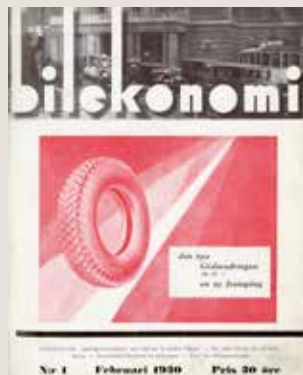
Detta har hänt

1926



(SID. 08–11)
OK-rörelsen föds när organisationen Bilägarnas Inköpscentral (IC) bildas för att försöka förhandla fram lägre bensinpriser. När detta inte går importerar IC under en tid egen bensin.

1930
IC startar medlemstidningen *Bilekonomi*.



1932
IC återupptar den egna bensinimporten för att stå emot kartellerna.

1940
Vid årets slut har bensinen praktiskt taget helt ersatts av gengas. IC-föreningarna säljer 2 000 gengasaggregat.



1944
IC etablerar sig på transportområdet genom att tillhandahålla personbilar för drosktrafik samt bussar byggda på begagnade chassin.

1945

(SID. 12–15)
Sveriges Oljekonsumenters Riksförbund (OK) bildas.

1952
IC introducerar världens första självbetjäningsstation för bensin, kallad IC Snabbtank.

Föreningarnas omsättning passerar 100 miljoner kronor.

IC inviger Sveriges allra första motell i Kvissleby, Sundsvall.



1956
OK förvärvar två tankfartyg om vardera 16 000 dödviktstonnage.

1959
Beslut fattas om sammanslagning av IC:s och OK:s partihandelsorganisation.

IC öppnar sin första tankbar – kombinationen snabbtank och servering av mat och dryck – på Lidingö.



1960
Gör-det-själv-hallar byggs i anslutning till IC-stationerna, som därmed får karaktären av bilvårdsanläggningar.

1963

(SID. 16–19)
En fusion genomförs mellan IC och OK. OK:s officiella namn ändras till OK. OK övertar KF:s sju bränsleföretag.



1964
Tidningen Bilekonomi ersätts av Vi Bilägare.

Bilvaruhuset BIVA invigs 1964.

1968
OK bryter ännu ett monopol för att kunna pressa konsumentpriserna genom att starta egen import av reservdelar till bilar.

1969
IC som namn och märkessymbol försvinner och ersätts med OK som nu blir den samlande symbolen för bilägare- och oljekooperationen.

1971
Ett nytt raffinaderi börjar byggas i Lysekil.

1975
OK startar försök med uthyrningsverksamhet då ca. 200 personbilar och lätta lastbilar, samt 300 husvagnar, köps in till bilvårdsanläggningarna.

Scanraff invigs den 29 maj. Raffinaderiet är den dittills största enskilda investeringen i Sverige.



1977

(SID. 20–23)
OK introducerar lågblybensin.

1979
OK introducerar automattankning med betalkort i Blekinge.



1986
Industridelen avskiljs och OK Petroleum AB bildas.

1992
OK Petroleum lanserar Optima, den första helt blyfria bensinen och OK:s största marknads-satsning.



1994
Flera OK-föreningar fusioneras och bildar OK ekonomisk förening.

Sveriges första etanolpump invigs i Örnsköldsvik.

OK Petroleum säljs.

1999



(SID. 24–27)
OK och Q8 bildar OK-Q8 AB (OKQ8).

2005
OKQ8 inviger Sveriges största etanolstation vid Globen i södra Stockholm.



2012



(SID. 28–31)
OKQ8 öppnar en ny sorts mack, en så kallad energiservicestation, i Häggvik norr om Stockholm.

OKQ8 förvärvar Q8 Danmark A/S och bildar det gemensamma bolaget OKQ8 Scandinavia.

2016
OKQ8 öppnar den första drivmedelsfria stationen.



2018
OKQ8 börjar hyra ut gasdrivna transportbilar.

2021
OKQ8 börjar bygga supersnabbladdare över hela landet i samarbete med Skellefteå Kraft. 2026 ska 1 200 laddpunkter finnas på över 300 platser.



2025

(SID. 32–33)
OKQ8 inviger sin första fullskaliga vätgastankstation för tung trafik vid Gasklockan i Göteborg.

Nytt över tid

Ett medlemsägt kooperativ
– format av sin tid och av sina medlemmar.

1,3 miljoner medlemmar

OK ekonomisk förening är ett kooperativ med strax över en miljon medlemmar. Dessutom finns fem lokalföreningar – Köping, Norrbotten, Värmland, Västerbotten och Örnsköldsvik – inom OK. Tillsammans samlar föreningarna över 1,3 miljoner medlemmar.

OK hel- eller deläger verksamheter främst inom mobilitet och energi. Några bolag ägs till 100 procent av OK ekonomisk förening, medan andra ägs av OK-föreningarna tillsammans eller i samarbete med externa ägare. OK ekonomisk förening är hälftenägare i OK-Q8 AB, drivmedelsbolaget som bland annat driver 756 stationer som finns runt om i Sverige samt Q8 Danmark A/S.

Långsiktighet och nytänkande

En av grundidéerna med Kooperation är långsiktighet. Inom OK (och tidigare IC) har lokalsamhället alltid värnats, och på många platser har OK-stationen varit den enda serviceinrättning som funnits kvar när andra verksamheter stängt ned. Samhället förändras ständigt, och verksamheterna ska finnas för medlemmar och kunder så länge det finns efterfrågan på de produkter och tjänster som erbjuds.

Genom årtiondena har IC, OK och OKQ8 varit först med en rad innovativa och hållbara lösningar inom branschen – från blyfri bensin och etanolpumpar till återvinning av regnvatten och gasdrivna lastbilar.

Ett medlemskap som lönar sig

Medlemskapet är själva fundamentet i verksamheten. Alla medlemmar kan göra sina röster hörda genom att skriva motioner som sedan behandlas på föreningsstämmorna. Genom medlemskapet fås rabatter och erbjudanden, men också återbäring på det man handlar. Under 2024 delades 38 miljoner kronor ut i återbäring till medlemmarna i OK ekonomisk förening.

Anledningarna till medlemskap har i princip varit desamma sedan starten av IC 1926: billigare drivmedel och bil-tillbehör, ett smidigare billiv och återbäring på spenderade pengar. I dag innebär dock drivmedel mer än bensin, och en servicestation kan rikta sig till fler än enbart bilburna.



Visste du att OK...

...började sälja Gislaved-däck (i dag en del av Continental) redan

1927



...inledde ett samarbete med KF 1934 där man samordnade import och inköp av varor för att säkra tillgång och pressa priser under handelskriser? Detta gav stordriftsfördelar och stärkte båda organisationernas förhandlingskraft, trots att de var konkurrenter i detaljhandeln.

...redan i slutet av 1920-talet lanserade en smörjolja – inklusive motorolja – med namnet **Indian**, som blev mycket populär? Oljan tillverkades av AB Axel Christiernssons smörjoljefabrik i Huddinge.



...BÖRJADE SÄLJA RESERVDELAR TILL BILAR 1968? YTTRELLIGARE ETT MONOPOL BRÖTS NÄR MAN EFTER UTDRAGNA FÖRHANDLINGAR STARTADE EGEN DIREKTIMPORT.

...var det första drivmedelsbolaget att införa källsortering på servicestationerna?

...tillsammans med Stockholms civilförsvarsnämnd byggde ett **atombombsskyddsrum i Katarinaberget** som rymde 20 000 personer? Arbetet påbörjades 1951 och stod färdigt i början av 1957. I fredstid fungerade skyddsrummet som garage och serviceanläggning. Utöver garageplatser, en mack och bilservice fanns även en **drive in-bank** – utrustad med skottsäkert glas – i samarbete med Enskilda banken.



...lanserade en ny motorsågsbensin

1989



Bränslet reducerade utsläppen och förbättrade hälsa och arbetsmiljö för svenska skogsarbetare.

...drev egna trafikskolor på 1960-talet?

De är nedlagda sedan länge, men startades i en tid när behovet av utbildade förare ökade i takt med att bilismen växte. Som en del av medlemsnyttan erbjöd OK körkortsutbildning i egen regi.

...bildade en miljövårdskommitté redan

1968

Dess första uppgift var att förbättra biltvättarna för att skydda grundvattnet.

...genom OK Förlaget ger ut Sveriges största biltidning – **Vi Bilägare?** Tidningen utvecklades ur medlemstidningen Bilekonomi, som startades redan 1930.

1926

När Sverige rullar in i moderniteten och radion flyttar in i vardagsrummet blir bilen en frihetssymbol. Samtidigt tar kampen om bensinen fart – och om vem som ska bestämma.



1926

BILD FRÅN ÖREBRO STADSARKIV

ÅRTALET 1926

Startskottet mot kartellerna

1920-talet var en tid då samhället började förändras, trots deflationskris och hög arbetslöshet. Men allt var inte dåligt. Det första riksdagsvalet där kvinnor fick rösta – och även var valbara – ägde rum 1921. Även en rad andra reformer bidrog till att gradvis öka kvinnors självständighet. Samhällets demokratisering fortsatte också på andra sätt, inte minst genom ökad folkbildning. Biblioteken blev viktiga mötesplatser, särskilt t ex för folkrörelser som väckelse- och nykterhetsrörelsen. En folkomröstning om rusdrycker 1922 frågade om svenskarna ville totalförbjuda alkohol. Svaret blev nej, men bara knappt.

1925 fick landet rikstäckande sändningar via Radiotjänst (föregångaren till dagens Sveriges Radio). Den första sändningen var en gudstjänst, följd av nyheter och väder. Elektrifieringen av hemmen, automatiseringen av telefonnätet och inte minst den växande privatbilismen var andra saker som kom att påverka såväl sociala relationer som näringslivet under denna tid.

Den svenska bensinmarknaden präglades av höga priser och hård kontroll från en rad internationella oljebolag. Amerikanska och brittiska bensinjättar hade gått ihop och skapat en kartell som styrde både importen och distributionen

av bensin i Sverige, samtidigt som de också ägde service- och importanläggningarna samt pumparna i de större hamnstäderna.

I Stockholm kostade en liter bensin 36 öre – långt över världsmarknadspriset på 12 öre.

De svenska åkarna och droskägarna var djupt missnöjda och bestämde sig för att göra något åt detta. I augusti 1926 bildades därför Bilägarnas Inköpscentral förening u.p.a., på initiativ av Sveriges Trafikbilägares Riksförbund, med målet att bryta kartellens dominans. IC, som de kom att kallas, försökte först förhandla fram bättre priser till sina medlemmar men mötte inget gehör. Små uppstickare på importmarknaden kunde leverera mindre partier bensin till IC, men sveptes snabbt upp av de stora bolagen som ingick i priskartellen. Men situationen skulle snart komma att förändras.



Bensinkriget under denna tid blev en symbol för kampen mellan konsumenter och karteller – liten mot stor.

MARKNADSKAMP

Liten mot stor i bensinkriget

Det nybildade IC lyckades inte få de amerikansk-brittiska trustbolagen att sänka sina priser. 1929 vände sig IC därför till det sovjetiska Nafta-syndikatet och började importera billigare bensin därifrån. Detta ledde snart till ett priskrig. Trustbolagen sänkte kraftigt sina priser för att konkurrera ut IC.

Propaganda blev ett vapen i den kampen. Trustbolagen kallade den sovjetiska bensinen för "bolsjevikbensin", trots att de själva i hemlighet

samarbetade med Nafta på andra håll i världen. 1932 slöts ett kartellavtal mellan trustbolagen och Nafta, där man kom överens om att inte sälja bensin billigare än den amerikansk-brittiska trustens pris. Återigen var IC tvungna att hitta nya vägar till bättre priser.

För att säkra sin självständighet började IC med egen bensinimport. Via järnvägsvagnar från Polen och små fartyg från Tyskland över Östersjön kom bensinfaten till hamnarna, där

de distribuerades ut till de lokala föreningarna. IC höll ut långt in på 1930-talet och fortsatte erbjuda svenska bilister ett alternativ till trusternas dyra bensin.

Bensinkriget under denna tid blev en symbol för kampen mellan konsumenter och karteller – liten mot stor. IC:s uppkomst lade grunden för en mer konkurrensutsatt bensinmarknad i Sverige och visade att även mindre aktörer kunde utmana globala karteller.

SKIFTET

Droskägarna byter häst mot bil

På 1920-talet befann sig Sverige i ett teknologiskt och socialt skifte, och få yrkesgrupper kände av förändringen lika tydligt som droskägarna. Nu började moderna ekipage – i form av motoriserade bilar – att ta över gatorna.

Redan på 1600-talet organiserades hästskjuts av gästgiverier runt om i landet. Där kunde resande byta droska och fortsätta färden. I städerna växte snart en yrkesgrupp fram: droskägare och hyrkuskar, vilka blev en synlig del av stadsmiljön under 1700- och 1800-talen. Många hade fasta körningar till och från järnvägsstationer, hotell och sjukhus, och vissa kombinerade skjutsverksamheten med

godstransporter eller jordbruk. Kuskarna bar ofta uniform och skärmössa, vilket gav yrket en viss status.

I början av 1900-talet började bensindrivna bilar, "automobildroskorna", att konkurrera med de hästdrivna ekipagen i de större städerna. Droskägarna började själva köpa in bilar, och den första motordrivna taxin började köra i Stockholm redan 1901. Bilarna växte snabbt till antalet, men trots teknikutvecklingen levde hästdroskan kvar under lång tid, särskilt i mindre städer och på landsbygden. Så småningom tvingades dock många droskägare välja mellan att investera

i en bil eller lämna yrket. Under första världskriget fick hästdroskorna en tillfällig renässans i och med ransoneringen av bensin.

Under 1920-talet försvann hästdroskorna gradvis från de svenska stadsmiljöerna. Kuskarna bytte titel till chaufför, tyglarna ersattes av en ratt och kuskbocken av ett förarsäte. Uttrycket "droska" hängde dock kvar ett par decennier till. Oavsett om kraften kom från en häst eller en motor – om den drevs av foder eller bensin – var droskans uppgift densamma.





FOTO: GUNNAR HERBERT LUNDH
BILD FRÅN WIKIMEDIA COMMONS

ÅRTALET 1945

Äntligen krigsslut – och nu bildas OK

Den 8 maj 1945 undertecknades den tyska kapitulationen och andra världskrigets slut firades på gator över hela Europa – även i Sverige, som stått utanför kriget. Trots krigsslutet i Europa fortsatte stridigheterna i andra delar av världen i ytterligare två månader. Japan kapitulerade i augusti efter att USA detonerat två atombomber över japanska städer, med förödande resultat.

Fasorna under kriget bidrog starkt till bildandet av Förenta nationerna, FN i oktober samma år. 51 stater blev med-

lemmar och lovade därmed att ”rädda kommande släktled undan krigets gissel”, som det står i inledningen av stadgarna. Sverige blev medlem året därpå.

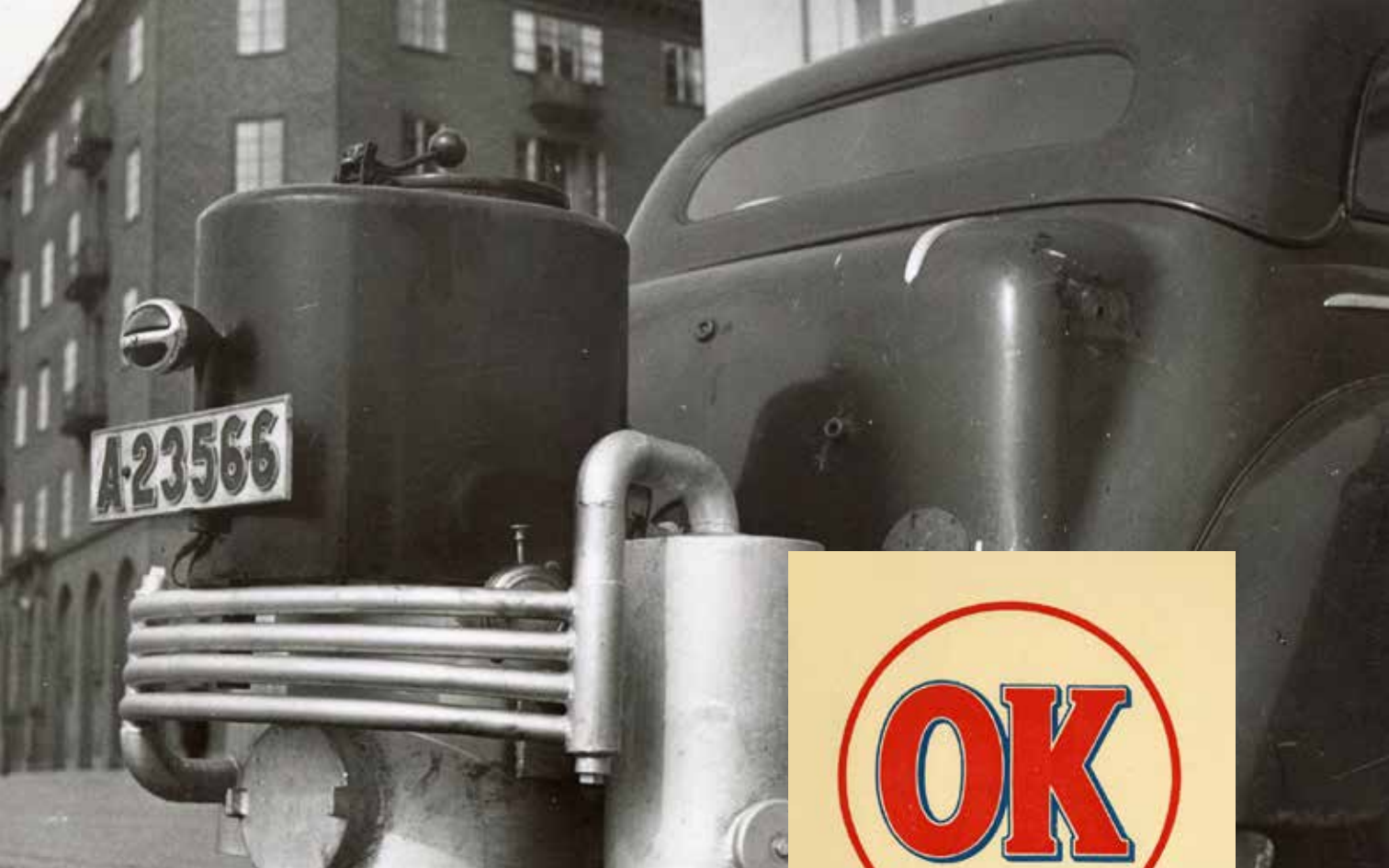
Inrikes ändrades de demokratiska förutsättningarna 1945 då rösträttsåldern sänktes från 23 till 21 år. Den första civila flygningen mellan Sverige och USA genomfördes detta år av flygbolaget SILA (Svensk Interkontinental Lufttrafik AB), som senare skulle bli en del av SAS. Och en riktig barnboksklassiker såg dagens ljus när Astrid Lindgrens första

bok om Pippi Långstrump gavs ut i slutet av november.

Efter närmare två års diskussioner bildade IC tillsammans med Kooperativa Förbundet, Svenska Lantmännens Riksförbund, Svenska Väst kustfiskarnas Centralförbund och Svensk Andelsfisk en ny organisation: Sveriges Oljekonsumenter Riksförbund, OK, den 22 mars 1945. Organisationens syfte var att försöka säkerställa importen av olja för medlemmarnas behov efter krigsslutet. När bensinen släpptes fri till försäljning i november kostade en liter cirka 80 öre. Men det handlade inte bara om drivmedel. Efter kriget ökade användningen av eldningsolja, vilket kraftigt spädde på importbehovet.

1945

Våren 1945 tog kriget i Europa slut. Efter år av oro och umbäranden växte framtidstro och förväntan om en ny början.



KONVERTERING AV DRIVMEDEL

Gengas löste bränslekrisen

Under 1940-talet stod Sverige inför en akut bränslekris. Under andra världskriget ströps importen av bensin nästan helt, och samhället tvingades snabbt hitta alternativ för att hålla i gång transporterna. Lösningen blev generatorgas – en brännbar gas framställd av trä eller kol. Den i folkmun så kallade gengasen blev en räddning för det svenska samhället. Den gagnade både civila och militära transporter, och en inhemsk industri växte fram kring tillverkning och försäljning av gegasaggregat.

1939 inrättades Statens Gegasnämnd för att samordna utveckling, tillverkning och användning av den nygamla

gasen. Företag över hela landet började producera aggregat i olika storlekar och utföranden. Bland de mest framstående tillverkarna fanns ingenjören Axel Svedlund, som redan på 1910-talet konstruerat motorer och aggregat, då i samband med att det första världskriget påverkat motor- och transportbranscherna.

IC engagerade sig tidigt i tillverkningen av aggregaten via Hässleholms Mekaniska Verkstad, till en början baserat på Svedlunds modeller. Senare lanserades även aggregat avsedda för personbilar, med namn som Rappo, Mako och Jaro.

Aggregaten monterades ofta på bilens tak eller på en efterföljande släpvagn och

krävde ved eller träkol av hög kvalitet – helst tillverkad av bok eller björk, men även barrträ fungerade. Trots att gengas gav upp till 40 procent lägre motoreffekt än bensin blev tekniken snabbt utbredd. Men det gällde att vara försiktig, då det dels var ett tungt jobb att fylla på aggregaten, dels brandfarligt att tända dem. Gasen var dessutom giftig och kunde orsaka trötthet, slöhet och yrsel.

Vid krigets slut 1945 hade runt 80 000 svenska fordon konverterats till att drivas på gengas. När bensinen återigen släpptes fri var den till en början inte lätt att få tag på, så gegasaggregaten fasades långsamt ut.



BOENDE FÖR BILBURNA

Sveriges första motell

1952 invigdes Sveriges första motell i Kvissleby, Njurunda, söder om Sundsvall. Det var IC som blev först med denna nymodighet. Den lilla anläggningen vid Riksväg 13 (dagens E4) blev startskottet för en ny typ av tillfälligt boende i Sverige: husrum för bilburna resenärer.

Motellkonceptet var hämtat från USA, där bilismen redan slagit igenom stort. I Sverige var bilen fortfarande en lyxvara för gemene man, men utvecklingen gick snabbt. 1951 lagstodgades det att alla anställda skulle få minst tre veckors semester, och ett växande vägnät ökade behovet av övernattningsmöjligheter.

Anläggningen i Kvissleby var till en början blygsam: några enkla rum för övernattnin, en bensinstation med tillhörande service samt en liten kiosk med servering. Men det var tillräckligt för att markera en ny era. I IC:s egen tidning *Bileko* presenterades motellet som det första i sitt slag i Sverige, och begreppet ”motell” – en sammanslagning av engelskans motor och hotel – förklarades för läsarna, då denna företeelse fortfarande var okänd för de flesta svenskar.

Så småningom byggdes fler motell, men då med tydligare amerikansk influens, där rader av småhus med egen parkering framför ingången blev den gängse utformningen. Ett sådant exempel var motellet i Öjebyn utanför Piteå, som invigdes 1962. Motellen kom att bli symboler för det mobila och moderna Sverige.

EFFEKTIVARE TANKNING

Modern självbetjäning

Onsdagen den 28 maj 1952 invigdes världens första självbetjäningsstation för bensin, kallad IC Snabbtank. Den låg mitt i Stockholm, på Bangårdsgatan 12, vid det som i dag är Medborgarplatsen på Södermalm. För första gången fick bilisterna tanka sina bilar själva, vilket gick emot den tidigare normen där alla kunder skulle få personlig service från stationens anställda.

IC ville effektivisera tankningen och därmed också sänka kostnaderna för sina kunder. Genom att låta bilisterna tanka på egen hand kunde bensinpriset sänkas med två öre per liter – en välkommen mellanskillnad under efterkrigstiden, då varje krona räknades av hushållen.

Själva stationen var avancerad för sin tid, bestående av en kub med fönster placerad i mitten av åtta symmetriskt utplacerade bensinpumpar. I kuben satt

en kassörska som via mikrofon och högtalare kommunicerade med kunderna, gav anvisningar om vilken pump som skulle väljas och hur den skulle användas – kunden tankade sedan på egen hand. Bensinstationens övriga estetiska utformning bröt också ny mark.

Stationen hade en färgglad baldakin – en takkonstruktion av utspänt tyg – som förde tankarna till en modern matservering snarare än bensinhantering. Detta var medvetna val från IC:s sida för att signalera att framtiden var här. Att vara modern var en del av affärsmodellen.

IC:s satsning på självbetjäning blev snabbt populär och banade väg för fler liknande stationer runt om i landet. Fler pumpar som levererade bensin till ett lägre pris innebar dessutom högre återbäring till medlemmarna.



1963

1960-talet präglades av tillväxt, modernisering och stora samhällsbeslut som skulle forma Sverige för lång tid framåt.

ETT VÄGSKÄL I TIDEN

Ett Sverige i förändring

Efterkrigstiden präglades av en lång högkonjunktur som kom att kallas "det gyllene kvartssekle". Det blev stor efterfrågan på svenska varor för att bygga upp Europa igen. Under perioden från 1950 till 1970 mer än tredubblades antalet aktiebolag. Exportindustrin gav Sverige ekonomiska förutsättningar att modernisera, inte minst när det gällde byggandet av nya bostäder. Baby-boomen som följt efter kriget ledde till stor bostadsbrist under 1960-talet, när den nya generationen skulle flytta hemifrån och bilda egna familjer. Högkonjunkturen gjorde också att inflyttningen till tätorter och städer ökade, och även arbetskraftsinvandringen från nordiska och europeiska länder tog fart.

Man byggde bort bostadsbristen genom de så kallade miljonprogrammen.

Tidigt på morgonen, klockan 05.00, den 3 september 1967 gick Sverige över till högertrafik. Denna omvälvande förändring för trafikanterna hade föregåtts av årtal av diskussioner och utredningar. Vid en folkomröstning 1955 gällande omläggningen blev det ett rungande nej. Men högertrafikanhängarna gav sig inte. I början av 1960-talet växte stödet bland Sveriges politiska partier, inte minst på grund av att både Nordiska och Europeiska rådet förespråkade en övergång. 1963 togs så beslutet i riksdagen, och själva bytet genomfördes fyra år senare.

Samma år som beslutet om högertrafik togs i riksdagen omorganiserades också

IC. Hundratals lokalföreningar slogs ihop till ett 20-tal regionföreningar och dessa blev sedan medlemmar i OK. Samtidigt passade OK på att ändra namn. Från och med nu skulle akronymen OK stå för Oljekonsumenterna. Även HSB och Riksbyggen gick med som medlemmar vid den här tiden. Det nya och starkare OK tog marknadsandelar och hade nu även en egen rederiverksamhet, med flera stora tankfartyg som svarade för importen av olja och bensin. Namnet IC försvann dock inte helt, utan fortsatte att leva som varumärke fram till 1969, då de sista skyltarna plockades ned från bensinstationerna och OK blev den samlande symbolen för bilägar- och oljekooperationen.



BILD FRÅN JÄRNVÄGSMUSEET OCH DE TRANSPORTHISTORISKA SAMLINGARNA



VÄLLINGBY CENTRUM. FOTO: KOMMERSIELL FOTO. BILD FRÅN TEKNISKA MUSEET.



BILVARHUSET LANSERAS

Bilar under samma tak

I takt med svenskarnas ökande välfärd, där bilen blev en vardagsvara, smög sig amerikanska influenser in på den svenska marknaden. Bilköpet behövde inte längre innebära ett högtidligt besök hos den lokale bilhandlaren. Inspirerade av amerikanska varuhus och storgallerior lanserade IC bilvarhuset BIVA 1964.

Via dotterbolaget Bilcentralen hade IC erfarenhet av att importera motorfordon. Nu ville man utveckla den kooperativa idén och utmana traditionerna. Att köpa bil kunde vara en seg historia i en tid då enskilda återförsäljare hade exklusiva rättigheter att sälja ett par enstaka märken. Med BIVA tänkte IC större: det skulle bli det första bilvarhuset i Sverige där flera

bilmärken kunde säljas under samma tak, oberoende av de stora generalagenterna. Genom att samla ett brett utbud av bilar – både nya och begagnade – på ett och samma ställe, erbjöd BIVA konsumenterna ett nytt koncept och större valfrihet.

Den första anläggningen öppnades i Hammarbyhamnen, Stockholm, den 19 januari 1964. I byggnaden på 15 000 kvadratmeter i tre plan, med plats för drygt 300 bilar, blev invigningen en succé. Den lockade runt 40 000 besökare och 14 000 läskedrycker delades ut under evenemanget. Många av de nya bilarna i lagret köptes från andra återförsäljare och inte direkt från fabrik, men man var först med att erbjuda fasta

priser även på de begagnade fordonen. Varuhusidén visade sig vara framgångsrik. Med så många bilar i lager kunde en BIVA-säljare få ihop runt 500 försäljningar per år, jämfört med tidigare snitt om 70–80 affärer på det gamla viset. Med återkommande tillställningar som musikkvällar, mannekänguppvisningar och trafiklekskolor såg man till att kunderna återkom.

BIVA expanderade snabbt med filialer i Malmö och Göteborg och hade sina glansdagar under 1960-talet innan konkurrensen hårdnade. Redan i mitten av 1970-talet avvecklades varuhusen, även om namnet levde vidare genom dotterbolag till föreningen.

1960

GÖR DET SJÄLV

Bilvård för alla

Under 1960-talet präglades Sverige av en stark ekonomisk tillväxt och antalet svenskar som ägde sin egen bil ökade markant. I och med fler bilar på vägarna växte även behovet av tillgänglig och prisvärd bilvård. Det var i denna kontext som OK introducerade sina "gör-det-själv-hallar", ett koncept som var både banbrytande och populärt.

Som en kooperativ organisation var målet hela tiden att ge sina medlemmar – bilisterna – bättre möjligheter att kontrollera utgifterna för bilägandet. Främst gjorde man det genom att erbjuda drivmedel, men även genom underhåll och service. Gör-det-själv-hallarna var en praktisk tillämpning av denna filosofi. I hallarna kunde bilägarna själva utföra enklare underhåll och reparationer, såsom oljebyten, bromsjusteringar och karosstvätt, om de inte ville eller hade råd att anlita en verkstad.

Hallarna var utrustade med både små och stora verktyg – från mutterdragare till fordonslyftar – och tillhandahöll instruktioner för hur arbetet skulle utföras. Detta gjorde bilvården tillgänglig även för dem som saknade såväl garageplats som teknisk kunskap. Och särskilt intresserad behövde man heller inte vara. Gör det själv-hallarna var ett initiativ som passade väl in i folkhemmets anda: praktiskt, prisvärt och anpassningsbart för alla.

Genom att uppmontra bilägare att ta hand om sina fordon själva minskade behovet av transporter till verkstäder och bidrog på så sätt också till ett mer hållbart bilägande. OK:s arbete kring miljöfrågor har sina rötter i 1950-talet, och gör det själv-hallarna ansågs vara en del av satsningen på ansvarstagande konsumtion – något som både var snällare mot miljön och plånboken.





NÄR MILJÖFRÅGAN TOG PLATS

Kris, omställning och nya vägval

Högkonjunkturen som följde andra världskriget fick ett abrupt slut på 1970-talet. Lönekostnaderna hade stigit samtidigt som arbetstiden förkortats (40-timmars arbetsvecka trädde i kraft 1973). Dessutom ökade den inhemska inflationen. Allt detta gjorde svenska varor dyra att tillverka, utan att köparna i utlandet ville betala mer. Större delen av världen brottades nämligen med följderna av den oljekris som slagit till 1973. I Sverige drabbades hela branscher av denna nedgång. Varvs- och gruv-

industrierna fick räddas genom näringspolitiska insatser. Den svenska kronan devalverades tre gånger under 1970-talet för att växelkursen skulle gynna utlandsförsäljningen.

Det var dock en förändringens tid på många plan. Moderskapsförsäkringen hade några år tidigare ersatts med en generell föräldraförsäkring. Dessutom hade en avgiftsfri förskola för alla sex-åringar införts. Och efter fyra decennier av socialdemokratiskt styre hade Sverige fått en borgerlig regering 1976.



Även på det tekniska området hände mycket. Ericsson hade lanserat sin datorbaserade växel AXE. De flesta företag började alltmer använda sig av datoriserade system, och datorerna började nu bli så små och billiga att privatpersoner kunde köpa egna. En av de första masstillverkade datorerna, Apple II, lanserades 1977.

En grön våg svepte samtidigt fram, och medvetenheten om biltrafikens miljöbelastning växte. En av de stora bovorna i sammanhanget var användningen av bly i bränslet. Bly tillsattes i bensinen för att skydda bilmotorns olika delar och höja bränslets oktantal, men utanför avgasröret var ämnet giftigt och påverkade både miljön och människors hälsa.

OK ville göra något åt detta och började utveckla ett bränsle med lägre halter av det farliga blyet vid sitt eget raffinaderi. Man lyckades sänka halten från 0,4 gram per liter till 0,15 gram – en betydande minskning som direkt reducerade utsläppen av tungmetaller i omgivningen. I juni 1977 blev OK först i Sverige med att lansera lågblybensin. Med hjälp av de anställda och medlemmarna marknadsfördes den nya bensinen med budskapet "På väg mot en renare miljö", bland annat i form av bildekaler som signalerade en bilist som tog ansvar för människor och miljö.

1977

1970-talet blev ett decennium av kris och omställning – men också av nya idéer och ökat ansvarstagande.



REDERIET OK

Hämtade olja med egna fartyg

På 1970-talet var OK Sveriges största bensinbolag, och för att garantera bränsleförsörjningen till sina medlemmar ville OK kontrollera hela kedjan – från råolja till färdig produkt. När det nya raffinaderiet började byggas i Lysekil 1971 ökade behoven av att kunna sköta sina egna transporter markant och skyndsamt. Lösningen blev en satsning på egna tankfartyg, och därmed blev OK också rederiägare.

Redan efter bildandet av OK hade man införskaffat två äldre tankfartyg som hjälpte till att bygga upp rörelsens oljedepåer runt om i landet. 1956 fick

man ytterligare två fartyg då rederiet AB Saturnus, som samägdes av Kooperativa Förbundet och Stockholmsrederiet AB Svea, delade upp verksamheten och därigenom bildade en fristående rederirörelse inom OK. Men det var under 1970-talet som flottan verkligen växte. Tankfartyg med passande namn som M/T Okland, M/S Okturus, M/S Oktavius och T/T Okeanos blev symboler för satsningen när de fraktade råolja från världens alla hörn till Lysekil. Där förädlades oljan till bensin och diesel, som sedan distribuerades via mindre kusttankers till depåer och stationer över hela Sverige.

När oljekrisen var som värst och de internationella oljebolagen stramade åt sina leveranser kunde OK, tack vare sina egna fartyg och sitt raffinaderi, hålla verksamheten flytande och hjulen snurrande. Först under 1980-talets sjöfartskris började OK avveckla rederiverksamheten, och de sista fartygen i flottan såldes av. Några av dem stannade kvar i Sverige i annan regi, medan andra såldes till utlandet – till exempel M/S Oktavius, som via hamnarna Tjörn, Monrovia och Aten fortfarande seglar på de stora haven, men nu under sitt nya namn Ilonia.

EGET RAFFINADERI

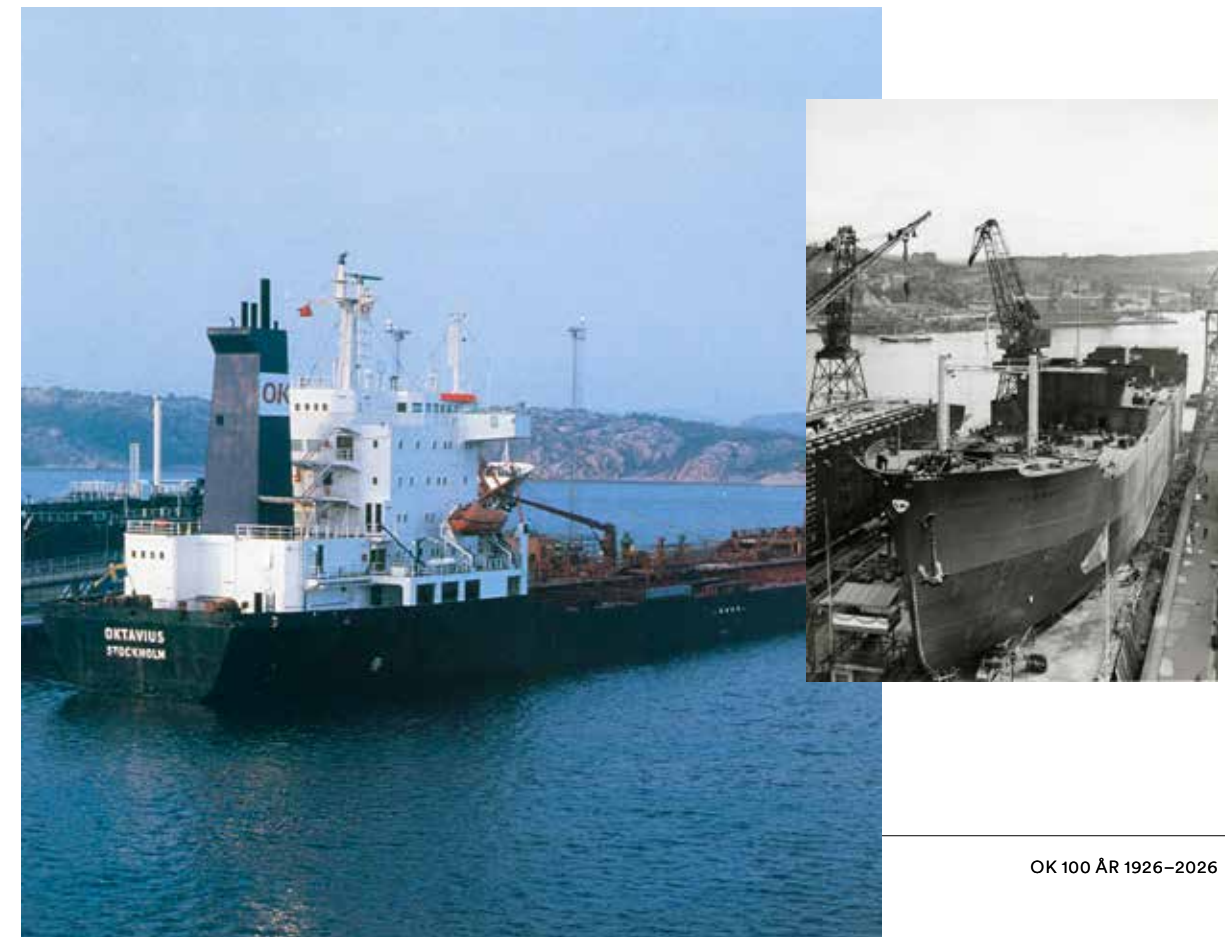
Ansvar från råvara till färdig produkt

Inför 1970-talet insåg OK att de, och Sverige i stort, behövde större kontroll över oljeimporten. Framtidens lösning skulle bli ett eget raffinaderi, projekterat och byggt i egen regi. 1968 började man, med hjälp av Statens planverk, att utreda de miljömässiga konsekvenserna, och snart inleddes sökandet efter lämpliga lägen längs den svenska västkusten. 1970 fick man klartecken från den svenska regeringen, och året därpå startade bygget vid Brofjorden utanför Lysekil. Platsen valdes för sina goda inseglingsförhållanden och djupa vatten – förutsättningar som krävdes för att OK:s egna fartyg skulle kunna transportera olja till Sverige.

Raffinaderiet fick namnet Skandinaviska Raffinaderi AB och kom i korthet att kallas Scanraff. Det invigdes i maj 1975, men redan hösten innan hade anläggningen kunnat ta emot sin första tanker vid kajen. Vid denna tidpunkt var raffinaderiet en av de största industriinvesteringarna som någonsin genomförts i Sverige. Målet var tydligt: OK skulle styra och ha ansvar för hela tillverkningsprocessen, från råvara till färdig produkt. Syftet var att minska beroendet av utländska intressen, även om man ägde anläggningen tillsammans med det amerikanska oljebolaget Texaco.

1970-talet var ett decennium präglad av stor osäkerhet på energimarknaden, och när oljekrisen slog till 1973 låg OK:s satsning rätt i tiden. Det var ett storskaligt projekt för att säkra nationens framtida energibehov i en period då oljan både var dyr och politiskt känslig. Debatten om konflikten mellan industrins och miljöns motstridiga behov inleddes under denna tid och kom att intensifieras under kommande decennier.

1994 såldes raffinaderiet till affärsmannen Mohammed Al-Amoudi och verksamheten bytte så småningom namn till Preem.



1999

Millennieskiftet närmade sig och väckte både oro och framtidstro. Ny teknik, nya affärsmodeller och nya samarbeten formade ett samhälle på väg in i ett nytt årtusende.



FOTO: BLAKE PATTERSON/FLICKR (CC BY)

FRAMTIDEN ÄR HÄR

Vid tröskeln till en ny tid

Millennieskiftet närmade sig och medförde både rädsla och en känsla av att "framtiden är här". Redan 1996 hade ett internetpaket blivit utnämnt till årets julklapp och 1998 lanserades sökmotorn Google. Inom kort nätsurfade nästan alla svenskar, mer eller mindre. När millennieskiftet kröp närmare oroade sig många för att de så kallade Y2K-buggarna skulle slå ut det uppkopplade samhälle. Men efter att programmerare jobbat febrilt under de sista åren på 1900-talet med att säkra systemen – hände inget.

Allt rullade på som tidigare.

I media lades under denna tid ett allt större fokus på landets tjänsteföretag, framför allt inom it-sektorn, där spännande webbentreprenörer poppade upp som svampar ur jorden. Företagsnamn som Framfab, Icon Medialab och boo.com blev synonyma med framgång. Tills bubblan sprack. De uppblåsta börsvärderingarna ledde till en krasch och en utbredd "dot-com-död", vilket fick till följd att hela världskonjunkturen dippade.

Sverige hade gått med i Europeiska

unionen 1995 och med detta följde den inre marknadens fyra friheter: fri rörlighet för personer, varor, tjänster och kapital. Samarbeten mellan länder låg i tiden – och inte bara inom Europa. 1994 hade OK sålt sitt oljebolag OK Petroleum och två år senare inlett ett samarbete med Kuwait Petroleum och deras varumärke Q8. Samarbetet gick bra. Vid årsskiftet 1998/1999 skapades det gemensamma bolaget OK-Q8 AB (OKQ8), Sveriges största bensinbolag, där OK var hälftenägare. Under 1999 och 2000 profilerades sedan samtliga OK-mackar om till OKQ8.

REMEMBER

Turn your computer off
before midnight on
12/31/99.

BEST
BUY

EUROPAS FÖRSTA MILJÖ- KLASSADE BENSIN.

NYA OK OPTIMA. ÄNNU BÄTTRE FÖR MILJÖN

OK

MILJÖN I TANKEN

Blyfritt för en bättre miljö

Under större delen av 1900-talet var bly en självklar ingrediens i tillverkningen av bensin – det höjde oktantalet och skyddade bilmotorns olika delar. Men användningen av tungmetallen orsakade allvarliga hälso- och miljöeffekter när avgaserna spreds i luften. Redan på 1970-talet började debatten om blyutsläpp ta fart, och OK blev då först i Sverige med att lansera lågblybensin.

1992 tog man nästa steg i hållbarhetsresan. OK Petroleum lanserade Optima, den första helt blyfria bensinen, som kom att bli OK:s största marknads-satsning någonsin. Det innebar en

utmaning att ersätta blyet eftersom äldre motorer krävde höga oktantal. Dessutom hade blyet smörjande egenskaper som behövde ersättas. Lösningen blev en kombination av natriumsulfonat och andra tillsatser som gav en jämnare förbränning, minskad sotbildning och lägre bränsleförbrukning. Optima lanserades med oktantalerna 96 och 98 och blev snabbt en försäljningsframgång.

Effekten på miljön blev stor. I början av 1990-talet släppte Sverige ut omkring 370 ton bly per år från den bilburna trafiken. Bara några år senare hade blyutsläppen minskat med över 98 procent. Blyfri bensin blev också en förutsättning

för katalytisk avgasrening, en teknik där bilmotorns avgaser filtreras i särskilda behållare genom att reagera med utvalda metaller. Denna teknik blev sedan obligatorisk för alla nytillverkade bilar.

Två år senare, 1994, tog OK nästa steg och lanserade Europas första miljöklassade bensin – Nya Optima, med lägre svavelhalt och mindre bensen. Det förlängde katalysatorns livslängd och minskade de allra farligaste ämnena i avgaserna. Med utvecklingen av mer hållbara drivmedel förstärkte OK sin profil som det miljömedvetna oljebolaget gentemot konkurrenter och bland konsumenterna.

ALTERNATIVA BRÄNSLEN

Etanol som ett steg i omställningen

När OK invigde Sveriges första etanolpump i Örnsköldsvik 1994 utgjorde det starten på en ny era för alternativa drivmedel på den svenska marknaden. Det nya bränslet, E85, skulle bidra till att minska koldioxidutsläppen och bilisternas beroende av fossila bränslen. Det var ingen slump att premiären skedde i Örnsköldsvik. Staden hade redan en stark koppling till etanolproduktion genom en kemiindustri, SEKAB som tillverkade etanol av restprodukter från den lokala skogsindustrin.

Under 1990-talet växte antalet etanolpumpar snabbt, samtidigt som bilindustrin lanserade fordon med hybridmotorer som kunde köras på både bensin och etanol. E85 innehöll cirka 85 procent etanol sommartid och 76 procent vintertid, för att underlätta starter i kallare klimat. Bränslet hade dessutom ett högt oktantal, vilket gav bättre motoreffekt än traditionell bensin. Det nya drivmedlet gav lägre klimatpåverkan och hade en svenskproducerad råvara. Introduktionen av E85 var en del av Sveriges ambition att bli

världsledande inom gröna bränslen, och satsningen fick stöd av både politiker och miljöorganisationer.

Drygt tio år senare tog OK:s satsning ytterligare ett stort kliv. Den 26 augusti 2005 invigde OKQ8 en ny station vid Globen i södra Stockholm. Med hela åtta pumpar blev den då Sveriges största etanolstation. Placeringen vid en av stadens mest vältrafikerade knutpunkter signalerade att OK fortsatte att satsa på omställningen till förnyelsebara energikällor, där miljömedvetna bilister kunde välja ett alternativ till fossila bränslen. Vid det laget hade man redan etablerat omkring 100 etanolstationer i landet, vilket gjorde bolaget till den största aktören på E85-marknaden under mitten av 2000-talet.





2012

Optimismen är tillbaka efter finanskrisens år – och innovationer tar plats i vardagen. Samma anda präglar OKQ8:s satsning på en station som är byggd för en hållbar förändring.

HÅLLBARA HÄGGVIK

Ett steg in i omställningen

Den finanskris som drabbat stora delar av världen 2008 fick följdverkningar som höll i sig under många år. Den ekonomiska nedgången hade börjat på den amerikanska bostads- och lånamarknaden, men spridit sig snabbt. Hela länder sattes i gungning under åren som följde. Island och Grekland fanns bland de värst drabbade. Även Sverige påverkades, om än lindrigare än många andra länder. Röntan steg, de svenska exportföretagen fick svårt att sälja sina varor och arbetslösheten sköt i höjden.

2012 hade dock ekonomin redan börjat återhämta sig. Optimismen växte och svenska företag uppmärksammades internationellt, inte minst inom det digitala området. Spelföretaget King, som grundats 2003, lanserade detta år Candy Crush Saga. Det digitala pusselspelet blev en omedelbar succé och ett globalt fenomen. I slutet av 2013 hade spelet fler än 90 miljoner användare – varje dag.

OKQ8 invigde världens första energiservicestation i Häggvik, norr om Stockholm, 2012. På stationen kunde

bilägarna tanka alla slags drivmedel – inklusive ladda med el. Det fanns bara ett fåtal elbilar vid denna tid, knappt 800 registrerade i Sverige, men utvecklingen gick snabbt. Hela stationen i Häggvik hade utvecklats med hållbarhet som ledstjärna. Byggnaden hade en stomme av trä i stället för stål, vilket minskade energiförbrukningen. Väggarna var isolerade med stenull och belades med växter som renade luften. Med hjälp av solpaneler kunde det uppsamlade regnvattnet värmas för biltvätten, och i kundbutiken installerades närvarostyrd belysning och ventilation. Stationen blev en modell för framtida satsningar inom OKQ8.

Samma år förvärvades även den danska verksamheten inom Kuwait Petroleum – Q8 Danmark A/S. Tillsammans bildade de nu det gemensamma bolaget OKQ8 Scandinavia.

MARKNADSKAMP

Innovationer för en mer hållbar framtid

Under 2010-talet tog föreningen stora kliv mot en mer hållbar bilism. Årtiondet präglades av innovationer, miljömärkningar och nya drivmedel som gjorde det enklare för bilister att välja gröna alternativ.

I början av decenniet började bensinstationerna att ställa om sina tvätthallar. Nästan alla kemiska produkter som användes i biltvättarna blev Svanenmärkta, vilket innebar att de uppfyllde krav på biologisk nedbrytbarhet och låg miljöpåverkan. Samtidigt installerades vattenåtervinning och oljeavskiljare för att minska utsläppen till naturen. 2012 lanserade OKQ8 ett nytt biodrivmedel,

DieselBio+, som minskade koldioxidutsläppen med cirka 21 procent jämfört med den fossila varianten. Vid mitten av decenniet introducerades HVO, en syntetisk diesel baserad på avfall och restprodukter från livsmedelsindustrin.

Man vågade också tänka i helt nya banor – som när OKQ8 2016 öppnade sin första drivmedelsfria station på Sveavägen i Stockholm. Företaget satsade på ett koncept för människor i rörelse, även de utan egen bil. Stationen erbjöd fordonsuthyrning, en dygnet runt-öppen cykelpumpstation och ett sortiment av "one-hand food" som kunde plockas upp

av stressade kunder. Butiken bemannades av personal med kunskap om både reservdelar och snabbmat, vilket gjorde den till en hybrid mellan närbutik och mobilitetscenter.

Bakom dessa satsningar fanns en tydlig strategi: att bidra till ett hållbart samhälle och minska beroendet av fossila bränslen. Genom att kombinera miljömärkta produkter, förnybara drivmedel och tjänster som biluthyrning och cykelservice ville företaget skapa ett alternativ för alla människor i rörelse och på språng – på väg mot en flexibel och fossilfri framtid.



NYA DRIVMEDEL

Ett grönare alternativ för lastbilen

Hösten 2018 lanserade OKQ8 en ny tjänst på vägen mot mer hållbara transporter. Som första aktör i Sverige började företaget erbjuda uthyrning av lätta lastbilar med gasdrift, för både privatpersoner och företag.

Satsningen inleddes i Göteborgsområdet och var ett led i OKQ8:s långsiktiga hållbarhetsstrategi. Målet var att göra det enklare för kunder att välja fordon med lägre klimatpåverkan. Bokeningen skedde via OKQ8:s webbplats eller direkt på servicestationerna, vilket gjorde tjänsten lättillgänglig.

De första lastbilarna som hyrdes ut var anpassade för både biogas och naturgas. Fordonen klassades som lätta lastbilar och kunde köras av personer med vanligt B-körkort, vilket öppnade för en bred kundgrupp. Med ett lastutrymme på cirka tolv kubikmeter var de perfekta för flyttar, produktleveranser och andra transportbehov. Samtidigt erbjöd de god bränsleekonomi och betydligt lägre utsläpp än motsvarande dieselfordon.

Gasdriften baserades på fordonsgas – ett samlingsnamn för bio- och naturgas. Biogas är i sig förnybar och ger mycket

låga koldioxidutsläpp. Biogas Bas är till 70 procent förnybar, medan Biogas 100 är helt fossilfri. Genom att erbjuda dessa två alternativ kunde körningarna minska koldioxidutsläppen med upp till 90 procent jämfört med dieseldrivmedel, vilket gjorde satsningen till ett viktigt bidrag i omställningen av transportsektorn.

OKQ8 såg en växande efterfrågan på alternativa bränslen och planerade att expandera uthyrningen till fler orter i Sverige. Kommande år beställde man cirka 130 nya fordon från partnern och lastbilstillverkaren Iveco, och man breddade utbudet med både eldrift och tunga lastbilar som drevs av flytande gas. Initiativet från 2018 blev ett tydligt exempel på hur branschen i stort kunde bidra till minskade utsläpp och samtidigt möta kundernas behov av flexibla transportlösningar.

2025

Åren kring 2025 präglades av geopolitisk oro, ekonomisk osäkerhet och snabb teknikutveckling. Samtidigt växte kraven på ansvarstagande, samarbete och hållbara lösningar.

KRIGET I UKRAINA

En orolig omvärld och nya vägval

I februari 2022 invaderades Ukraina av Ryssland och kriget har pågått sedan dess. Till följd av kriget ansökte Sverige om att bli medlem i försvarssamarbetet NATO, något som också blev verklighet i mars 2024. Den 7 oktober 2023 genomförde Hamas en terrorattack mot Israel, vilket blev starten på ett krig i Gaza.

Effekterna av dessa båda krig har märkts även på den svenska ekonomin, bland annat genom en hög inflation som påverkat mångas vardag. En allmän ekonomisk turbulens blev också följderna av den amerikanske presidenten Trumps många skiftande utspel om tullar under 2025.

Ny teknik i form av AI är på allas läppar under detta år. Vissa ser möjligheter till förenkling och förbättring som använd-

ningen av AI kan ge på många områden, medan andra lyfter fram riskerna – till exempel spridning av icke verifierad information. Rädsla för att den artificiella intelligensen redan hunnit gå förbi den mänskliga – och vilka konsekvenser det i så fall kan få – diskuteras på många håll i samhället.

Inom OK var det hållbar mobilitet som stod i fokus. Under lång tid har man drivit utvecklingen mot mindre skadliga produkter och drivmedel – från naturavfettning till blyfri bensin. Under 2020-talet har man tagit detta arbete vidare. 2021 började OKQ8 bygga supersnabbladdare över hela landet i samarbete med Skellefteå Kraft, och 2026 ska 1 200 laddpunkter finnas på över 300 platser. År 2025 invigde OKQ8 sin första full-

skaliga vätgastankstation för tung trafik i Sverige. Den nya stationen vid Gasklockan i Göteborg är den första i landet som öppnats av ett större drivmedelsbolag.

Även inom butiksdelens vidareutveckling man ständigt koncepten för att bli mer klimatsmarta. I samarbete med appen Too Good To Go säljs till exempel mat som riskerar att slängas i slutet av dagen till ett starkt reducerat pris – allt för att minska matsvinnet. OKQ8 erbjuder också bilpooler, vilket ger fler tillgång till bil utan att behöva äga en – något som både sänker kostnader för individen och bidrar till minskad klimatpåverkan.

Genom att erbjuda produkter och tjänster med ett minskat klimatavtryck hoppas OK kunna uppnå nettonollutsläpp i den egna värdekedjan senast 2035.



Hur ser OK på framtiden – OK svarar

? Det första seklet är passerat. Hur ser OK på framtiden?

Sedan starten 1926 har OK vuxit i takt med samhället – från kampen mot bensinkarteller till dagens fokus på hållbar mobilitet och energiomställning. Men OK är mer än ett drivmedelbolagsnamn. OK är ett medlemsägt kooperativ, byggt på idén om långsiktighet, inflytande och gemensamt ansvar. När nästa hundraårsepok tar sin början blickar vi framåt och reflekterar över hur OK:s roll utvecklas i en tid präglad av stor förändring.

? OK har funnits i 100 år. Vad ser OK som de största förändringarna framåt?

Vi lever i en tid med hög förändringstakt, där energi, mobilitet och konsumtionsmönster utvecklas samtidigt. För OK handlar det om att anpassa sig ansvarsfullt och fortsätta vara relevant för medlemmarna. OK:s uppgift är att skapa långsiktighet i en föränderlig omvärld.

? OK är en medlemsägd organisation. Hur ser den ägandeformen ut i framtiden?

OK ser den som minst lika relevant i framtiden som historiskt. I en tid då mycket ägs av globala bolag finns det något mycket stabilt i en medlemsägd ekonomisk förening. Vi finns inte till för att skapa kortsiktig vinst för några få, utan för att skapa nytta för våra medlemmar över tid.

? Vilken roll ska OK som ägare spela framåt?

Vår roll är att vara en aktiv och ansvarsfull ägare. Det handlar både om att säkra långsiktig avkastning till medlemmarna och om att påverka inriktningen på de

verksamheter vi äger eller deläger. Vi vill se en utveckling som är hållbar både ur ett ekonomiskt och samhällsperspektiv.

? Hur ser OK på medlemmarnas inflytande de kommande 100 åren?

Medlemsinflytandet är själva kärnan i Kooperationen. I grunden fungerar det i dag som för hundra år sedan – genom motioner, stämmor och valda ombud. Men formerna för engagemang ska utvecklas och bli mer attraktivt.

? Vad krävs för att en medlemsägd organisation ska fortsätta vara relevant?

Det krävs att vi både håller fast vid våra värderingar och samtidigt vågar förändras. Vi måste vara lyhörda för vad medlemmarna faktiskt behöver och förväntar sig.

? OKQ8 har satt målet om nettonollutsläpp i den egna värdekedjan till 2035. Hur ser OK på det arbetet?

Det är ett ambitiöst mål, men också ett nödvändigt mål. Vi ser det som en tydlig riktning för hela verksamheten. För att nå dit krävs samarbete med partners, leverantörer, kunder och medlemmar och samhällets beslutsfattare. Vår gemensamma roll är att göra hållbara val möjliga i praktiken.

? Om ni blickar längre fram – vad står OK för om 20–30 år?

OK ska förhoppningsvis fortfarande uppfattas som en trygg och relevant ekonomisk förening. En organisation som har utvecklats med tiden, men hållit fast vid grundidén – att ägas av sina medlemmar och verka för deras och samhällets bästa.



TEXT: Bartosz Petryk och Sara Johansson.
FOTO: Alla bilder från OK ekonomisk förenings arkiv hos Centrum för Näringslivshistoria, där inget annat anges.
BILDRESEARCH: Gabriella Göransson.
PRODUKTION: Content Innovation, ci.se
TRYCK: Urban Print



OK I svenska folkets tankar sedan 1926.