



INTERAKTIV ANNONS - EN ANNONS MED LÄNK TILL VAD DU VILL

ANNONSERA HOS OSS UNDER 2022 **FÖR 2500:-/ÅR** I: MALMÖ, LUND
LIMHAMN, / BUNKEFLO, VELLINGE/HÖLLVIKEN, STAFFANSTORP, LOMMA. **S. B1**



INFO EXPRESS

EN INTERAKTIV TIDNING

År 5 Nr.42 OKTOBER 2021, 24 SIDOR / SE MER PÅ www.infoexpress.se

PRIS: 20 SEK / FRIVILLIGT OM DEN DELAS UT I BREVLÅDAN!

Cement och dess miljöpåverkan

S.12-13



Gör ett elektriskt val!

Helt nya IONIQ 5 och TUCSON Plug-in Hybrid



Helt nya IONIQ 5

Pris från
469 900 kr

TUCSON Plug-in Hybrid

Pris från
414 900 kr

Elbilen IONIQ 5 laddas upp till 80% på bara 18 min och kan dra hela 1 600 kg.
TUCSON Plug-in Hybrid drivs av både el och bensin och har en effekt på 265 hk. Vilken passar dig?

Välkommen att provköra hos din Hyundai-återförsäljare!



IONIQ 5: 16,7-17,7 Wh/100 km, CO₂ 0 g/km (WLTP). Dragvikten gäller 72,6 kWh och bagageutrymmet på 584 liter är inkl frunk. Laddtider gäller vid uppladdning med 800 volt.
TUCSON Plug-in Hybrid: 1,4 l/100, CO₂ 31 g/km (WLTP). Bilarna på bilden visas med extrautrustning.
Pris exkl. ev. metalliclack. Vi reserverar oss för prisändringar och ev. tryckfel.



Hyundai Center Malmö AB

Hyundai Malmö
Agnesfridsvägen 129, 213 75 Malmö
Tlf. 040-55 26 40, info@mmcmalmo.se



Pris: 20 SEK

20 KR FRIVILLIGT OM DU
TYCKER OM INNEHÅLLET!
GÄLLER VID UTDELNING
Swish: 123 213 99 05 (X Solutions HB)



PRENUMERATION
200:-/12 UTGIVNINGAR

Köp direkt på
www.infoexpress.se



Kinas energiproblem & de ekonomiska konsekvenserna



Economy stumbles on debt and energy woes

DW NEWS

dw.com | @dwnews



Bild: Capture YouTube

■ Kina har ett påtagligt behov av energi i.o.m. landets omfattande industriproduktion. Samtidigt orsakas frekventa energikriser och elavbrott i landet och hotar den internationella handeln. Det kan förvärra miljöproblemet.

Kina är en av världens största industriländer. Parallellt med det har Kina världens största utsläpp av fossila bränslen. Kinas ledare Xi Jinping har uppgett att Kina kommer att börja reducera sitt klimatavtryck och att utsläppet av växthusgaser från förbränning av kol, gas och olja ska minska från 2030 och helt upphöra år 2060, enligt en artikel från New York Times. Detta har kritiserats av politiker från andra länder, som menar att det är för sent för Kina att börja med miljövänliga åtgärder då. Andra klimataktivister hävdar att landet måste vidta åtgärder nu för att kunna förhindra katastrofala följder. Kina ansvarar för nästan en fjärdedel av alla globala utsläpp för närvarande.

Trots det har landet tidigare

i år börjat begränsa användningen av kol efter en ökning under 2020. Dessutom har Jinping själv uppgett att landet kommer sluta finansiera nya kolkraftverk i andra länder och stänga kolkraftverk som inte anses vara lika effektiva längre. Trots detta hade Kina planer på att fortsätta bygga upp kolkraften, motsvarande sex gånger kolkraftverket i Tyskland.

Över de senaste tre decennierna har Kinas energianvändning ökat avsevärt. Kina bränner mer kol årligen än resten av världen tillsammans och nästan lika mycket olja som Förenta Staterna. Ändå satsas det på hållbar energi (vattenkraft, vindkraft och solkraft), där det har byggts vind- och solkraftverk fortare än i övriga länder de senaste åren. Trots goda intentioner förekommer tvivel om huruvida nya hållbara alternativ kan möta efterfrågan på ett ständigt ökande energibehov. Skillnaden mellan Europa och Kina är att ekonomin i USA och Europa har utvecklats mer långsamt än den kinesiska, och därför har Europa

kunnat reducera sina utsläpp successivt. Energianvändningen i Europa minskade även innan pandemin. USA har gått från energi från kolkraftverk till energi från naturgas, som leder till mindre utsläpp. Kina måste dels hitta ett sätt att producera mer energi och reducera utsläppen vid samma tillfälle.

Energianvändningen i Kina drivs av tillverkningssektorn, som står för en tredjedel av världens totala fabriksframställda varor. Även stål och cement utgör en viktig exportkälla då dessa är grundläggande i varje byggprojekt, fastän framställningen av dessa material står för en fjärdedel av utsläppen. Ekonomiskt spelar energiförsörjningen i landet stor roll. Situationen blir problematisk av elbristen som har stängt ned tusentals fabriker de senaste två veckorna. Förutom industrier påverkas vattenpumpar och privatpersoner. En artikel ur The Guardian påstår att det rör sig om fabriker i 20 av de 31 kinesiska provinserna och miljontals hem i nordöstra delen av landet. Situationen bedöms ha va-

rit allvarig, då människor inte har kunnat värma sina hem. Landet har till en viss del börjat återinvestera i kolgruvor under elbristen.

Kolkraftverk kan gynna vissa områden vid kusten, där moln och svaga vindar inte fungerar väl med sol- och vindkraftverk. Mot inlandet kan hållbar energi ibland producera mer el än vad som behövs, men ibland produceras inte tillräckligt. Det finns kopplingar och möjlighet att överföra elektricitet från de mer energirika platserna till de mer energifattiga platserna, men dessa fungerar inte effektivt och kopplingarna måste utökas för att kunna användas effektivt. Det finns vissa provinser som försöker påverka landet mot en miljövänligare riktning medan andra prioriterar den lokala ekonomin.

Analytiker menar enligt artikeln från The Guardian att det kan dröja ett par månader innan Kina återfår kontroll över situationen och ser till så att energiproduktionen överensstämmer med efterfrågan. Landet har möjlighet

Reuters rapporterar att Kina kommer att höja priserna på elektricitet för sektorer med hög energikonsumtion under tiden som landet förbereder sig på en minskad energiproduktion. Prisjusteringen är menade att förebygga en hög energikonsumtion. Statens media tillägger att priser för offentliga välfärdsmyndigheter, bostadsområden och den agrikulturella sektorn kommer att hållas stabila.

Klimatforskare menar att gränsen för uppvärmningen är 1,5 grader Celsius jämfört med temperaturen innan den industriella revolutionen. Detta uppges i artikeln från New York Times. Om denna gräns överskrids riskerar man att överstiga tröskelvärdena och orsaka allvarig skada. Jorden har redan värmts med drygt 1.1 grader. Kina är ett av länderna som inte uttryckt att de skulle ta åtgärder för att nå målet om att inte överskrida 1,5 graders uppvärmning. Enligt artikeln från New York Times framgår det att Kina lägger ansvaret på USA, eftersom USA har släppt ut mest koldioxid hittills, även om Kina tagit över den platsen nu. Samtidigt uppskattar inte kinesiska myndigheter att amerikanska myndigheter pressar dem till en förändring när Trump gick ur Parisavtalet 2017, eftersom de ser det som att det har varit ett hinder för USA att uppnå sina klimatmål. Det återstår att se vilka insatser som Kina kommer att göra härnäst.

Den ekonomiska aspekten av att importera dyrare el från utlandet har gett energibolagen order om att ransonera ut elektriciteten till hushåll och företag från kinesiska myndigheter, för att undvika att importera dyrare kol från andra länder. Denna förändring i elproduktion sker till följd av en reduktion av energi från kolkraftverk från år 2017. År 2019 hade den totala andelen gått från 80% till 51,8%. Resten kommer från vind- och solkraft. Beijing oroar sig för att höjda priser på elektricitet hade lett till inflation och oroligheter och allmän civil olydnad till följd av det. Teorin är att om hushållsekonomin skadas kan människor enas och protestera mot Xi. Detta väcker känslor, eftersom Kina har försökt positionera sig som mer självständigt och i mindre behov av den västerländska marknaden på senare tid.

Bianca M. - Info Express
hello@infoexpress.se

Källor: "China's Power Crunch Exposes Tensions Ahead of Key U.N. Climate Summit", New York Times
"How bad is China's energy crisis?", The Guardian.

Nya ENYAQ iV, vår helt eldrivna SUV – nu med fyrhjulsdraft.

LADDA UPP FÖR ÄVENTYR UTÖVER DET VANLIGA.

Upplev allt naturen har att erbjuda med nya ENYAQ iV. Njut av en femsitsig SUV med en generös räckvidd som räcker till alla era intressen. Oavsett vart, oavsett hur, är det nu ni kan göra er redo, för äventyr utöver det vanliga. Välkommen in!



ŠKODA ENYAQ iV Sportline fr. 514 600 kr
Privatleasing fr. 5 345 kr/mån inkl. serviceavtal*

ŠKODA ENYAQ iV Sportline 4x4 fr. 612 900 kr
Privatleasing fr. 5 720 kr/mån inkl. serviceavtal*



ŠKODA ENYAQ iV 80 4x4 fr. 595 300 kr
Privatleasing fr. 5 470 kr/mån inkl. serviceavtal*

ŠKODA Malmö

Agnesfridsv. 181. Tel: 040-670 13 00
ÖPPETTIDER: Vard 9-18, lördag-söndag 11-15

ŠKODA Lund

Gneisv. 6. Tel: 046-31 28 70
ÖPPETTIDER: Vard 9-18, lördag-söndag 11-14

Läs mer på skodamalmö.se



Räckvidd för ENYAQ iV 60 är upp till 411 km och för ENYAQ iV 80 upp till 531 km (WLTP). Räckvidd för ENYAQ SPORTLINE iV 60 är upp till 410 km och för ENYAQ SPORTLINE iV 80 upp till 523 km (WLTP). Räckvidd och elförbrukning baseras på uppskattade värden från körcykeln WLTP. Vald utrustning kan påverka räckvidd och elförbrukning. *ŠKODA Privatleasing 36 mån inkl. serviceavtal, 1 000 mil/år, ingen särskild leasingavgift, garanterat restvärde. Övermil och onormalt slitage debiteras utöver leasingavgiften. Rörig ränta baserad på VWFS basränta sep 2021. Uppläggnings- och administrationsavgift tillkommer. Bilen på bilden är extrautrustad.

INFO/EXPRESS

X Solutions HB. Org nr: 969778-9353
Tidningschef/Ansvarig utgivare: Laurentiu Mihai
E-post: office@infoexpress.se
Distribution: X Solutions HB
Tryck: Pressgrannar AB, Linköping

Kontaktuppgifter

Webbsida: www.infoexpress.se
Redaktion: office@infoexpress.se
Prenumeration: hello@infoexpress.se
Annonsering: annonsering@infoexpress.se
Hälsa på: hello@infoexpress.se

20 KR. FRIVILLIGT OM DU
TYCKER OM INNEHÅLLET!
GÄLLER VID UTDELNING
Swish: 123 213 99 05
(X Solutions HB)



Malmö kommunalråd: Återstarten efter pandemin ger kraft till mer Öresundssamarbete



ÖresundsInstitutets vd Johan Wessman samtalar med Skånes landshövding Anneli Hulthén och Malmö kommunalråd för arbetsmarknad och socialtjänst, Sedan Arif, vid ett möte på måndagen. Foto: News Öresund - Sofie Eriksson

■ Gränshinder måste lösas och många parter sluta upp för att skapa större möjligheter att arbeta över Öresund. Det var Sedan Arif, kommunalråd i Malmö, och Skånes landshövding Anneli Hulthén överens om, då de möttes för ett samtal om möjligheterna på arbetsmarknaden över Öresund. Efter pandemin finns en kraft och vilja att bygga upp samarbetet igen och riva hindren, menade de båda.

– Jag tror att när man försöker återstarta samhället efter pandemin inser man att vi måste få till en högre växel för att arbetsmarknaden ska komma i gång ordentligt. På så vis blir det något gott som kommer ur det onda, hoppas jag, sade Sedan Arif, apropå att han har kontakt med Köpenhamns sysselsättnings- och integrationsborgmästare Cecilia Lonning-Skovgaard, med målet att starta ett arbetsmarknadssamarbete utifrån situationen med hög arbetslöshet i

Malmö och arbetskraftsbrist i Danmark.

Han var också tydlig med att det krävs en samsyn och ett samarbete mellan ännu fler parter, på lokal, regional och nationell nivå.

– Vi måste tänka på alla parter som jobbar med detta, hur alla kan dra åt samma håll. I nuläget har vi inte kontakt med till exempel Helsingborg, men detta är en och samma region vi verkar i, med gemensamma utmaningar. Vi måste

tillsammans se på vad vi kan göra här och nu, men också uppmärksamma vilka utmaningar vi har gentemot den nationella politiken. Det är jätteviktigt att de här frågorna kommer upp på nationell nivå, sade Sedan Arif.

Även Anneli Hulthén betonade betydelsen av att regionala gränsfrågor får uppmärksamhet i den nationella politiken.

– Den nationella nivån måste inse att om vi inte

tar tag i frågor som rör gränsregionerna nu kommer vi att tappa i konkurrenskraft. Vi måste våga ha variationer i regelverken på regional nivå. Det är ofta jättebra regler på nationell nivå, men de funkar inte när man är två länder som ska fungera tillsammans. Vi måste se till att det flyter på ett helt annat sätt än det har gjort. Covid har satt fingret på problem som är kända sedan tidigare och även på nya problem, sade hon.

Anneli Hulthén tog bland annat upp ett gränshinder som berör personer som inte är EU- eller EES-medborgare, men bor i regionen. De kan i normalfallet inte bli Öresundspendlare, eftersom varken Sverige eller Danmark tillåter att

så kallade tredjelandsmedborgare har uppehållstillstånd i ett av länderna och arbetstillstånd i ett annat. Danmark har dock vissa undantagsregler för grupper som är särskilt eftertraktade på arbetsmarknaden. Gränshindret är ett av de hinder och möjligheter som lyfts fram i analysen "Möjligheter vid gränspendling – erfarenheter av arbete över Öresund bland personer med utrikes bakgrund", som gjorts av ÖresundsInstitutet på uppdrag av Länsstyrelsen Skåne.

– Det är så tydligt för den här gruppen, att har du uppehållstillstånd i ett land kan du kanske inte få jobb i grannlandet. Du skulle kunna tappa ditt uppehållstillstånd om du jobbar över gränsen, trots att

du vill och kan arbeta och det finns en arbetsmarknad som skulle vilja ha dig, sade Anneli Hulthén.

Som positivt lyfte hon fram det möte som Danmark och Sveriges respektive ministrar för nordiskt samarbete nyligen haft tillsammans med bland annat Greater Copenhagen.

– Det blev ett förlösande möte. Visst kan man lite surt säga att det var synd att inte förlösningen kom tidigare. Men ministrarna verkar ha funnit varandra och gav löftet att ha möten igen. Så vi förväntar oss resultat, sade hon.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: News Öresund – Anna Palmehag

Så ser spåren av narkotika ut i Lunds avloppsvatten

■ Lunds kommun genomför regelbundet prover i avloppsvattnet. Syftet är att analysera vilka narkotikapreparat som kan spåras häri. De senaste testresultaten visar på en minskning av narkotikakonsumtion i Lunds kommun under pandemin. Nu ska en ny analys göras.

– Minskad narkotikaanvändning är naturligtvis

positivt, men det är en mätning som gjorts mitt under en pandemi med nedstängningar i utelivet. Narkotikan göder kriminaliteten och blir systemhotande i många delar av världen samtidigt som det förstör för så många individer och familjer. Vi behöver växla upp vårt drogforebyggande arbete ytterligare och få bestående minskningar av narkotikaanvändningen, säger Philip Sandberg (L), kommunstyrelsens ordförande i Lund.

Lunds kommuns återkommande mätning är ett av många instrument för arbetet att bemöta problematiken och förebygga användningen av narkotika.

– Vi jobbar förebyggande i en bred samverkan och på flera olika sätt. Vi jobbar efter vår ANDT-plan, följer resultaten av olika folkhälsoundersökningar, gör kontinuerliga omvärldsanalyser och lyssnar in vad yrkesverksamma berättar,

säger Lisa Gunnefur, samhällsstrateg på kommunkontoret.

I april 2021 testades vattnet vid två tillfällen. Det var andra tillfället prover togs där samma analysinstans användes (RISE) och resultatet kan därför jämföras med prover från år 2020.

Resultatet visar på en minskning av förekomsten av narkotika i avlopps-

vattnet från föregående år. Minskningen gäller samtliga av de vanligast förekommande preparaten.

– När vi ser resultatet av vårens tester av förekomst av narkotika i avloppsvattnet visar det sig bland annat att det har skett en halvering av förekomsten av cannabis. Detta ser vi såklart som en bra utveckling, men vi får ha en reservation kring resultatet eftersom testerna genomfördes under en pågående pandemi med en nerstängd

nattklubsverksamhet och hemstudier i skola och universitet, samt att många jobbade hemma, säger Joakim Nyberg, kommunpolis i Lund.

Vid två tillfällen under hösten planeras en ny mätning av narkotika i Lunds kommuns avloppsvatten. Resultatet av den väntas vara klart innan årsskiftet.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Lunds kommun

Danmark förlänger tillfälliga gränskontrollen mot Sverige och Tyskland till den 11 maj 2022



Danmark förlänger gränskontrollen mot Sverige och Tyskland. Foto: News Öresund

■ Hotet från militanta islamister och organiserad kriminalitet gör att Danmark förlänger den tillfälliga gränskontrollen mot Sverige och Tyskland med sex månader, det vill säga fram till den 11 maj 2022. Den danska regeringens beslut framgår av ett brev som justitieminister Nick Hækkerup (S) sände till EU i slutet av förra veckan. Det uppger nyhetsbyrå Ritzau. Den tillfälliga gränskontrollen mot Tyskland infördes 2016

och mot Sverige 2019. Gränskontrollen omfattar såväl landgränser inklusive Öresundsbron som hamnar med färjeförbindelse med Sverige och Tyskland. Att gränskontrollen definieras som tillfällig trots att den varar i flera år beror på att den förlängs sex månader i taget. I brevet noteras att den danska gränskontrollen relaterad till covid-19 upphävs från den 25 oktober. När Danmark införde den tillfälliga gränskontrollen mot Sverige den 12

november 2019 betonade Nick Hækkerup att den skulle ske genom stickprov utan att störa den löpande trafiken mellan Danmark och Sverige. Beslutet av att införa gränskontrollen mot Sverige togs då med hänvisning till svenska kriminellas inblandning i en sprängning mot danska Skattestyrelsen samt i ett dubbelmord i Herlev tidigare under 2019.

Info Express
Källa: News Öresund

1 600 studieplatser ska försvinna från Köpenhamns Universitet



Foto: News Öresund

■ Fram till 2030 ska Köpenhamns Universitet skära ned med cirka 1 600 studieplatser, med anledning av den danska regeringens plan om att högre utbildning ska flyttas ut från storstäderna och till fler delar av landet. De humanistiska och naturvetenskapliga fakulteterna är de som drabbas hårdast – 40 procent av platserna som tas bort kommer att vara inom humanistiska ämnen. Men en del utbildningsplatser flyttas istället till en ny läkarutbildning i Køge.

Köpenhamns Universitet undersöker möjligheten att flytta fler studieplatser, men i första hand kommer man att stänga utbildningsplatser, meddelar universitetets rektor Henrik C. Wegener.

– Det är dyrt och svårt att flytta universitetsutbildningar till provinsen och att få forskarna att flytta med. Vi kan nog inte undvika att stänga några utbildningar. Det kommer tyvärr också innebära att några av de tillhörande forskningsmiljöerna kommer att avvecklas. Men det kan också finnas forskningsmiljöer som är så starka, i ett internationellt perspektiv, att vi vill bevara dem, säger han, till universitetets hemsida.

Bland de 1 600 utbildningsplatser som antingen ska tas bort eller utlokaliseras finns 640 inom humaniora, 470 inom naturvetenskap, 260 inom hälsa- och sjukvård, 180 inom samhällsvetenskap och 40 inom teologi. Universitetet har tagit hänsyn till behovet på arbetsmarknaden när de har beslutat kring vilka studieplatser som ska skäras ned.

– Vi utgår från den politiska önskan om att universiteten ska bli bättre på att matcha arbetsgivarnas omedelbara behov av arbetskraft, säger Henrik C. Wegener.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: News Öresund

MONDEO HYBRID

FORD MONDEO KOMBI ELHYBRID

Privatleasing från 2 995 kr/mån*

5 ÅRS GARANTI

Grundutrustad med bl.a:

- SYNC 3 med navigation
- 17" aluminiumfälgare
- P-sensorer fram & bak
- Uppvärmbar vindruta
- Takreling i krom
- 2-zons klimatanläggning

Bränsledeklaration blandad körning Ford Mondeo Elhybrid: 5,7-5,8 l/100km, CO₂: 130-133g/km. (WLTP) Miljöklass Euro 6d TEMP. Garanti gäller 5 år eller 10 000 mil. Erbjudandet gäller Ford Mondeo Titanium Kombi Elhybrid. Avvikelser kan förekomma. Rek. kampanipriser gäller ordertecknade lagerbilar t o m 30/9 2021 och kan ej kombineras med andra erbjudanden eller avtal. Bil på bilden kan vara extrautrustad. Med reservation för felskrivningar och prisändringar. *Månadskostnaden baserat på 1000 mil per år, max period 36 månader. Lokalt serviceavtal ingår. Kostnader för skatt, försäkring och vinterhjul tillkommer. Gäller lagerbil. En rörlig leasingavgift, uppläggningskostnad 695 kr samt 60 kr administrationsavgift tillkommer.

FordStore HEDBERGS BIL

FordStore Hedbergs Bil, Hornyxegatan 16, Malmö. Öppet: Mån-Fre 9-18, Lör-Sön 11-15.
FordStore Hedbergs Bil, Ängelholmsvägen 1, Helsingborg. Öppet: Mån-Fre 10-18, Lör-Sön 11-15.
Hedbergs Bil, Södra Vägen 1, Lund. Öppet: Mån-Fre 10-18. (STÄNGT I LUND LÖRDAGAR & SÖNDAGAR)
Besök oss gärna på www.hedbergs.se eller Facebook!



Forskare erbjöd betalning för vaccinering – då vaccinerade sig fler svenskar

■ En ny studie visar att en liten belöning på 200 kronor, kan öka vaccineringsgraden med fyra procentenheter (från 72 till 76 procent). Studien är gjord på 8 286 svenskar mellan maj och juli i år och publiceras nu i ansedda tidskriften Science. Forskarna bakom studien tillhör ett internationellt team av nationalekonomer från Lund, Köpenhamn, Schweiz och USA.

Vad kan få folk att i högre grad ta emot den vaccinering som erbjuds? Runt om i världen finns exempel på olika försök att belöna den som tvekar. Från 5 dollars betalning i Vancouver, till lotterier i Ohio och tal från president Biden om upp till 100 dollar till den som kavlar upp armen för vaccinsprutan. Men har det någon effekt? Det ville forskarna bakom artikeln Monetary Incentives Increase COVID-19 Vaccinations ta reda på. Svaret blev:

– Fler svenskar valde att vaccinera sig när de blev erbjudna 200 kronor i betalning. I vår studie steg vaccinationsgraden med 4 procentenheter, säger Pol Campos-Mercade, postdoc i nationalekonomi vid Köpenhamns universitet och en av forskarna bakom studien.

Vaccinationsgraden steg i alla grupper

Undersökningen bygger på ett representativt urval av 8 286 svenskar mellan 18 och 49 år, vilka delades in i olika grupper. I en grupp fick deltagarna en betalning på 200 kronor förutsatt att de vaccinerade sig mot covid-19 inom 30 dagar. Vaccinationerna kontrollerades med hjälp av Folkhälsomyndighetens nationella vaccinationsregister.

Resultatet visar att den grupp som erbjöds pengar uppvisade högre vaccinationsgrad, jämfört med kontrollgruppen. Inom 30 dagar efter ge-

nomförd undersökning hade 76 procent av de som erbjöds betalning vaccinerat sig, jämfört med 72 procent av deltagarna i kontrollgruppen. En skillnad på 4 procentenheter.

– Vi upptäckte också, något förvånande, att vaccinationsgraden steg för alla, oavsett kön, ålder och utbildningsnivå. Det indikerar att monetära incitament har potential att öka vaccinationsgraden bland människor oavsett bakgrund. Resultaten visar också att incitamenten ökar vaccinupptagning även i länder med relativt höga vaccinationsnivåer som Sverige, säger Erik Wengström, professor i nationalekonomi på Ekonomihögskolan vid Lunds universitet och en av forskarna bakom studien.

Är det värt det?

Forskarna menar också att studiens resultat är extra intressanta utifrån att tidigare forskning till viss del är motsägelsefull: den visar både att pengar som lockbete kan uppmuntra till hälsosammare beteenden, samtidigt som monetära incitament ibland kan vara ineffektiva eller kontra-produktiva. I artikeln lyfter de till exempel att man genom belöningar riskerar att signalera att det skulle vara farligt att vaccinera sig eller att man konkurrerar ut folks goda vilja att vaccinera sig för att skydda andra, vilket då skulle kunna leda till att färre, i stället för fler, vaccinerar sig.



Vaccination - Image by Doro T Schenk from Pixabay

– Men i vår studie finner vi att till och med små monetära incitament, som i det här fallet 200 kronor, faktiskt kan öka vaccinationsgraden. Men det är viktigt att komma ihåg att våra resultat inte innebär att vi borde betala folk för att vaccinera sig, inte minst eftersom det är etiskt gångbart eller ej att betala folk för att vaccinera sig, säger Pol Campos-Mercade.

I artikeln lyfter forskarna också från om: är det värt det? Är det kostnadseffektivt för regeringar att betala människor för att vaccinera sig? Resultatet kan användas under den fortsatta pandemin. Studien fick redan i somras mycket internationell uppmärksamhet. Det

– Vi gör ingen djupare kostnadsanalys i studien, men det finns anledning att tro att den här typen av åtgärder är kostnadseffektiva. Det är rimligt att förmoda att det blir en lägre kostnad för samhället att betala folk för att vaccinera sig, inte minst eftersom det är ett sätt att försvinnar. De överförs bara från staten till medborgarna. Dessutom räddar det ju givetvis liv, säger Pol Campos-Mercade.

Resultaten kan användas under den fortsatta pandemin

Studien fick redan i somras mycket internationell uppmärksamhet. Det

var då forskarna började samla in materialet, men det är först nu som studien publiceras offentligt.

– Ofta tar forskning väldigt lång tid och det går inte att svara på dagsaktuella frågor. Men här var det lättare. Kanske hjälpte det att det fanns så lite kunskap om viruset i början och samtidigt ett stort sug efter just kunskap. Pandemin har satt ljuset på forskning som process och det har både media och folk i allmänhet fått upp ögonen för, säger Erik Wengström.

Studien gjordes under sommaren 2021. Skulle

resultatet bli annorlunda om frågorna ställdes i dag? Eller om summan på den erbjudna belöningen var mindre, eller större? Det vet forskarna inte, men så här sammanfattar de sina resultat:

– Vi drar slutsatsen att ja, redan låga incitament kan öka vaccinationsgraden mot covid-19. Allt eftersom pandemin fortsätter, så bör incitament vara ett av de verktyg som är värda att överväga i kampen för att minska smittspridning, säger Erik Wengström.

Info Express
Källa: Lunds universitet

EU:s nya från jord till bord-strategi ska ge hälsosammare och hållbarare mat

■ Ledamöterna vill omvandla EU:s livsmedelssystem för att producera hälsosammare mat, trygga livsmedelsförsörjningen, ge lantbrukarna rättvisa inkomster och minska jordbrukets miljöavtryck.



Bild av congerdesign från Pixabay

- Det behövs bindande minskningsmål för användningen av bekämpningsmedel
- Djurskyddsnormer ska ses över
- Mer mark ska avsättas för ekologiskt jordbruk
- Lantbrukare måste få en rättvis andel av vinsten från hållbart producerad mat

Parlamentet välkomnar från jord till bord-strategin och betonar vikten av att producera hållbar och hälsosam mat för att uppnå målen i den europeiska gröna given, till exempel vad gäller klimat, biologisk mångfald, nollutsläpp och folkhälsa.

Ledamöterna framhåller att det behövs ett större fokus på hållbarhet i hela livsmedelskedjan och påminner om att alla – från lantbrukare till konsument – har en roll i detta. För att lantbrukarna ska få en rättvis andel av vinsten

från hållbart producerad mat vill ledamöterna att EU-kommissionen ökar insatserna för att stärka deras ställning i livsmedelskedjan, bland annat genom att anpassa konkurrensreglerna.

Även andra rekommendationer har lagts fram:

Hälsosammare mat
- Införa forskningsbaserade rekommendationer för hälsosam kost som gäller i hela EU, inklusive obligatoriska näringsvärdesmärknings på förpackningarnas framsida.

- Ta itu med överkonsumtionen av kött och ultrabearbetade produkter med hög salt-, socker- och fettinnehåll, bland annat genom att fastställa maximala intagsgränser.

Bekämpningsmedel och skydd för pollinerande insekter
- Förbättra förfarandena för godkännande av bekämpningsmedel och stärka övervakningen av hur skyddet av pollinatörer och biologisk mångfald genomförs.

- Införa bindande minskningsmål för användning-

av bekämpningsmedel. Medlemsländerna bör genomföra målen genom sina strategiska planer inom den gemensamma jordbrukspolitikerna.

Växthusgasutsläpp
- Se till att det så kallade 55 %-paketet reglerar och fastställer ambitiösa mål för utsläpp från jordbruk och relaterad markanvändning, däribland strikta kriterier för biomassaserad förnybar energi.
- Återställa och utöka naturliga kolsänkor.

Djurskydd
- Införa gemensamma, forskningsbaserade djurskyddsindikatorer för en starkare harmonisering i EU.

- Utvärdera den nuvarande EU-lagstiftningen för att se om ändringar behövs.
- Gradvis fasa ut användningen av burar i djurhållningen i EU.
- Endast tillåta animaliska produkter från länder utanför EU om deras normer överensstämmer med EU:s normer.

Ekologiskt jordbruk
- Öka andelen ekologiskt brukad mark i EU senast 2030.
- Starta initiativ för att stimulera efterfrågan, till exempel marknadsföring, offentlig upphandling och skatteincitament.

Nästa steg
Resolutionen antogs med 452 röster för, 170 röster

emot och 76 nedlagda röster. Omröstningen hölls på tisdagen och resultaten tillkännagavs på onsdagen. Du kan se debatten här. Kommissionen planerar ett antal lagstiftningsförslag inom ramen för "från jord till bord-strategin". Ledamöterna betonar behovet av vetenskapliga förhandsbedömningar för alla sådana förslag. Under plenardebatten beklagade många parlamentariker också att kommissionen så sent offentliggjorde det gemensamma forskningscentrumets rapport om konsekvenserna av "från jord till bord".

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Europaparlamentet

Sensommärererbjudande! PRIVATLEASA NYA SUZUKI SWACE

PRIVATLEASA NYA SWACE
NU FRÅN 2.995,-/MÅN INKL SERVICE*
ORD. PRIS 3.795,-/MÅN

Erbjudandet gäller begränsat antal bilar i lager.



NYA SWACE
- RYMLIG
FULLHYBRID!

SUZUKI

SUZUKI
CENTER

Industrigatan 3, Svedala, 040-40 20 10
Mån-fre 9.30-18, söndag 11-15

CITY MOTOR

Jägershillgatan 6, Malmö, 040-42 06 02, citymotor.se
Mån-fre 9.30-18, lördag 11-15

VÄLKOMMEN IN PÅ EN PROVTRUL!

Bränsleförbrukning: WLTP: 4,5 l/100 km. CO2: 103 g/km. 3 års nybilgaranti, 3 års vagnskadegaranti, 3 års assistans, 5 års/100 000 mil hybridgaranti och 12 års garanti mot genomrostning. *36 månader, max 3000 mil per år. Gäller begränsat antal bilar i lager. Bilen på bilden kan vara utrustad.

MAZDA CX-30 ETT SÄKERT VAL



JUST NU
20 000 KR
RABATT

Mazda CX-30 är en kompakt, men överraskande rymlig SUV, som fått ett av de bästa resultaten i Euro NCAPs säkerhetstester. Standardutrustningen inkluderar mildhybridteknik, adaptiv farthållare, Apple CarPlay och mycket mer. Fyrhjulsdrift kan väljas till, men Sveriges längsta bilgaranti på 10 år får du på köpet.

Pris från: 270 900 kr. Privatleasing från: 2 995 kr

Förh. bl. körning (WLTP): 5,9-6,6 l/100km. CO2 bl. körning (WLTP): 128-148 g/km. Euro-föl. Tioårsgaranti inbefattat: 3 års fabriksgaranti samt 7 års förlängd garanti. Se fullständiga villkor på mazda.se. Privatleasing: 36 mån, 3000 mil inkl service. Skatt, försäkring och avg. tillkommer. Erbjudandena gäller så länge lagret räcker i.o.m. 2021-10-30.

CITY MOTOR

Jägershillgatan 6, Malmö, 040-42 06 02
Mån-Fre 9.30-18, Lör 11-15, Sön stängt
www.citymotor.se

MAZDA
CENTER

Industrigatan 3, Svedala, 040-40 20 10
Mån-Fre 9-18, Lör stängt, Sön 11-15
www.mazdacenter.nu

EU bekämpar könsbaserat våld

■ Könsbaserat våld och våld i hemmet, särskilt mot kvinnor och flickor, fortsätter att vara ett vanligt förekommande problem i Europa. EU arbetar för att sätta stopp för det.

De flesta EU-länder har lagar för våld mot person på grund av kön eller sexuell läggning men det saknas fortfarande ett gemensamt regelverk och gemensamma lösningar. Därför har EU upprepade gånger krävt att regelverken stärks.

Framför allt kvinnor och flickor utsätts men även LGBTIQ+-personer och män utsätts. Effekterna sträcker sig långt utöver de personer som är omedelbart berörda – offer och förövare – och drabbar familjer, de sociala kontakterna och samhället i stort.

EU vill införa specifika straffregler för könsbaserat våld

Parlamentsledamöter underströk för EU-kommissionen i september behovet av att göra könsbaserat våld brottsligt under en gemensam europeisk lag. Vilket skulle

innebära gemensamma rättsliga definitioner, gemensamma standarder och gemensamma minimistraff genom hela EU.

Initiativet följer efter ett upprop från februari, då parlamentet begärde EU-direktiv för förhindrandet och motverkandet av alla former av könsbaserat våld. Ledamöter begärde också EU-protokoll för könsbaserat våld i krisituationer för att bekämpa problemet och stödja offren.

– Socialtjänster och sjukvård för offer borde också inkluderas i protokollet som livsnödvändiga tjänster i varje EU-land, sade en ledamot.

Motverkade av sexuella trakasserier och övergrepp via nätet

Som svar på den ökande användningen av sociala medier har ledamöter arbetat på förslag för att

motverka könsbaserat våld via internet. Förslaget kommer presenteras i november 2021 och bygger på en rapport om digitala trakasserier från 2016.

Istanbulkonventionen Europarådets konvention om bekämpningen av våld mot kvinnor och våld i nära relationer har snart nått sitt slutskede. Samtliga EU-länder har undertecknat konventionen men vissa medlemsstater har ännu inte ratificerat konventionen.

Om vissa länder fortsätter att blockera förslaget ratificering, har parlamentet välkomnat kommissionens intention att lägga fram förslag för att uppnå konventionens målsättningar.

Europaparlamentet arbetar för att stoppa könsstympling Europaparlamentet har



Bild: Pixabay

antagit flera lagar och resolutioner för att eliminera kvinnlig könsstympling runt om i världen. Även om utövat är olagligt - och i vissa länder straffbart har man beräknat att cirka 600.000 kvinnor i EU har blivit utsatta för könsstympling och ytterligare 180.000 flickor löper hög risk att utsättas.

EU prisar arbete mot könsstympling och sexuellt våld

2019 var the Restorers - 5 studenter från Kenya som utvecklat en app som hjälper flickor som har utsatts för könsstympling grupp - en av finalisterna för Europaparlamentets Sakharovpris för yttrandefrihet

Den kongolesiska gynekologen Dr Denis Mukwege fick Shakarovpriset för hans arbete med tusentals överlevare av gruppvåldtäkt och brutalt sexuellt våld i den demokratiska republiken Kongo.

Kvinnor är mest drabbade

Enligt en undersökning som gjordes 2014 har var tredje kvinna över 15 i EU upplevt fysiskt och/eller sexuellt våld. Över hälften har blivit sexuellt trakasserade och i 1 av 5 fall är förövaren en partner.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Europaparlamentet

den kommer telefoner och apparater inte längre säljas tillsammans med kablar vilket kommer reducera det elektroniska avfallet. Det skulle betyda att konsumenten skulle behöva köpa kablar separat. Men, eftersom de flesta redan har kablar, skulle det inte innebära några stora kostnader, sade Cavazzini.

När kan vi förvänta oss en gemensam laddare i EU?

En optimistisk prognos är att reglerna kommer gå i full effekt år 2024. Cavazzini hoppas att parlamentet kommer avsluta sitt arbete på förslaget och nå en överenskommelse med ministerrådet som kommer lagstifta tillsammans med parlamenten vid slutet av 2022. Sedan har medlemsländer två på sig år att genomföra lagen.

Parlamentets idéer

Även om arbetet på förslaget inte officiellt har startat i parlamentet har vissa ledamöter redan manat till att mer apparater ska inkluderas i förslaget. - kommissionens förslag inkluderar många apparater, men inte, till exempel e-läsare, sade Cavazzini. Andra ledamöter säger att lagstiftningen behöver vara anpassningsbar för framtiden och vill till exempel att kontaktlös laddning hålls i åtanke.

Den andra delen av förslaget är att minska ihop-buntningen och trasslet med kablar.

– Om jag köper en ny telefon får jag ofta automatiskt en ny kabel. I framtiden

Kommer detta minska innovation? Enligt ledamöter kommer industrisektorn ofta med argumentet att en sådan lagstiftning skulle kunna minska innovation.

– Jag ser det inte, sade hon. Förslaget fastställer att om en ny standard uppkommer som är bättre än USB-C, så kan vi anpassa reglerna.

Hur kommer elektroniskt avfall minska?

Det finns många olika uppskattningar, men en siffra som ofta nämns är ungefär 1000 ton per år. Elektroniskt avfall är det snabbast växande avfallet i EU. Om vi verkligen vill driva igenom den europeiska gröna given, göra EU klimatneutralt år 2050 och hantera vårt användande av resurser, behöver vi slå till alla bromsar, svarade hon.

Bakgrund

Efter att frågan drivits i ett årtionde av parlamentet, har kommissionen valt att presentera ett förslag om en gemensam laddare i september 2021. Det skulle göra USB-C till standardporten för smarttelefoner, kameror, hörlurar, läsplattor, högtalare och handhållna videospelkonsoler.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Europaparlamentet

Europaparlamentet kräver ökad trafiksäkerhet

■ Europaparlamentet kräver fler kraftfulla trafiksäkerhetsåtgärder för att uppnå målet om noll dödsolyckor på EU:s vägar senast 2050.

• Säkra hastighetsbegränsningar - 30 km/tim i bostadsområden
• Nolltolerans för rattfylleri
• En europeisk vägtransportbyrå ska stödja säkra och smarta vägtransporter

Resolutionen om trafiksäkerheten i EU antogs på onsdagen med 615 ja-röster, 24 nej-röster och 48 nedlagda röster. Texten konstaterar att antalet dödsfall på vägarna i EU fortfarande är omkring 22 700 varje år, samt att cirka 120 000 människor årligen skadas allvarligt. Framstegen mot att minska antalet dödsolyckor i EU har också stagt

nerat under de senaste åren, vilket innebar att målet om att halvera antalet döda mellan 2010 och 2020 inte nåddes, enligt kammaren (dödsfallen minskade med 36 %).

Enligt den senaste statistiken har Sverige de säkraste vägarna i EU (18 dödsfall per miljon invånare) medan Rumänien (85 dödsfall per miljon invånare) rapporterade

flest antal dödsolyckor 2020. EU-genomsnittet var 42 dödsfall per miljon invånare.

Säkra hastighetsbegränsningar Resolutionen konstaterar att fortkörning är en avgörande faktor i cirka 30 % av alla dödsolyckor i trafiken. EU-kommissionen bör därför lägga fram en rekommendation om säkra hastighetsbegränsningar, t.ex. om en högsta hastighet på 30 km/tim i bostadsområden och områden med många cyklist och fotgängare.

För att ytterligare främja en säker trafikmiljö insisterar ledamöterna också på en nolltolerans för rattfylleri och framhåller att alkohol beräknas vara en faktor i 25 % av alla dödsolyckor i trafiken.

Incitament för förbättrad säkerhet Parlamentet vill att EU-kommissionen överväger införlivande av ett "körsäkert läge" för mobila och elektroniska föremål, för att förhindra distraction under körning.

Kammaren uppmanar också EU:s medlemsländer att ge skatteincitament, samt privata försäkringsbolag att erbjuda förmånliga trafikförsäkringar, för inköp och användning av fordon med högsta säkerhetsstandard.

Bättre infrastruktur och mer samordning

Ledamöterna efterfrågar också fler investeringar i infrastruktur som gör störst nytta för trafiksäkerheten, genom att särskilt fokusera på de mest olycksdrabbade områdena. De uppmanar medlemsländerna att inrätta trafiksäkerhetsfonder som skulle omfördela de medel som samlats in från



Källa: Pixabay

trafikböter till trafiksäkerhetsprojekt.

För att ta EU:s ram för trafiksäkerhetspolitik till en ny nivå uppmanar Europaparlamentet slutligen EU-kommissionen att inrätta en europeisk vägtransportbyrå som ska stödja hållbara, säkra och smarta vägtransporter.

Info Express
Källa: Europaparlamentet

Gratis tågbiljetter öppnar upp Europa för unga

■ Unga kan återigen igen få gratis tågbiljetter tack vare initiativet Discover EU, som Europaparlamentet stödjer. Intresserade kan anmäla sig fram till den 26 oktober.

Sedan starten i juni 2018, har hittills 70 000 18-åringar tagit chansen att resa fritt i EU. Utmärkande för denna omgång är att de unga som var berättigade de två iomgångarna som ställdes in 2020 på grund av pandemin, nu också kan dra nytta av initiativet Discover EU, som första gången föreslogs vid Europeiska ungdomsvevenamnet (EYE) 2014.

Hur funkar det?

Åtminstone 20 000 unga människor kommer att få möjligheten att resa i Europa med tåg mellan den 1 mars 2022 och den 28 februari 2023. Varje EU-medborgare född mellan den 1 juli 2001 och den 31 december 2003 kan ansöka om biljetterna via nätet från kl. 12 den 12 oktober fram till kl. 12 den 26 oktober. För att

få lov att söka måste den som anmäler sig svara på några flervalsfrågor.

Deltagarna kommer att få resa i upp till 30 dagar till åtminstone ett annat land. Resorna kommer huvudsakligen att göra med tåg, men kan också ske via buss eller färja för att göra initiativet mer tillgängligt. Flyg medges i vissa exceptionella fall,

när inga andra transportsätt är tillgängliga. Det kan gälla exempelvis för deltagare som kommer från de allra mest avlägsna regionerna.

Deltagare med rörelsehinder eller särskilda behov kan ansöka om extra hjälp, exempelvis för att finansiera att följeslagare följer med eller, för personer med synnedsättning-

ar, en ledarhund. Mer information om initiativet finns på den Europeiska ungdomsportalen.

Europaparlamentets stöd Europaparlamentet har uttryckt sitt starka stöd för idén med fria tågbiljetter för 18-åriga européer, och har röstat igenom tre resolutioner som stödjer initiativet.

Ledamöter anser att initiativet gör det möjligt för unga människor att uppleva Europas mångfald,

att bättre förstå varandra och lära sig mer om Europa. Förhoppningen är att initiativet ska uppmuntra unga EU-medborgare att resa inom EU och möta människor från andra länder, och därigenom stärka en europeisk identitet och gemensamma EU-värden.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Europaparlamentet

En gemensam laddare: bättre för konsumenter och för miljön

■ EU planerar att göra livet enklare för konsumenter och reducera avfall genom att göra USB-C till den gemensamma laddaren för smarttelefoner och andra mobila apparater.



Image by Pexels from Pixabay

Vi känner alla till frustrationen över att använda olika USB-kablar för att ladda våra smarttelefoner eller kameror. EU vill göra detta till en del av det förlutna och göra livet enklare samtidigt som det elektroniska avfallet minskar. För att reda på vad förslaget om en gemensam laddare handlar om, pratade vi med Anna Cavazzini, ordförande för parlamentets utskott för

inre marknad och konsumentskydd. Läs sammanfattningen av Facebook live intervju.

Förslaget om en gemensam laddare

– Europaparlamentet har i 10 år drivit för en gemensam standard, så att vi inte längre behöver flera kablar utan bara en, sade hon. Den europeiska kommissionen har försökt övertyga företag genom fri-

villiga avtal, vilka delvis har lyckats. Dock har inte alla företag övertygats och det är därför som kommissionen har föreslagit en lagstiftning för en gemensam standard av laddare.

Vad betyder detta för konsumenter?

Förslaget är uppdelat i två delar: ett är om gemensam standard för kablar och apparater, vilket betyder att kablar skulle bli utbyt-

bara i framtiden. Detta är bra för konsumenter eftersom de kommer kunna ladda sina apparater med vilken kabel som helst.

Den andra delen av förslaget är att minska ihop-buntningen och trasslet med kablar.

– Om jag köper en ny telefon får jag ofta automatiskt en ny kabel. I framtiden



FORD TRANSPORTBILAR



BYGGD FÖR DIG SOM BYGGER SVERIGE










Guld till Transit och Silver till Transit Custom i Euro NCAPs test av aktiv säkerhet.






JUST NU:
Editionpaket + dragkrok
4 900 kr exkl moms*

**FordStore
HEDBERGS BIL**

FordStore Hedbergs Bil, Hornyxegatan 16, Malmö. Öppet: Mån-Fre 9-18, Lör-Sön 11-15.
FordStore Hedbergs Bil, Ängelholmsvägen 1, Helsingborg. Öppet: Mån-Fre 10-18, Lör-Sön 11-15.
Hedbergs Bil, Södra Vägen 1, Lund. Öppet: Mån-Fre 10-18. (STÄNGT I LUND LÖRDAGAR & SÖNDAGAR)
Besök oss gärna på www.hedbergs.se eller Facebook!

Bränsledeklaration bl. körning: WLTP 3,1 - 10,7 l/100 km, CO2 70-281 g/km. Miljöklass Euro 6D-Temp. Garanti gäller 5 år eller 15 000 mil. *Erbjudandet gäller bilar ordertecknade senast 30/9 -21 och går ej att kombinera med andra erbjudanden.

Rik eller medelklass? Fem sätt du kan göra skillnad för klimatet

■ En ny studie identifierar fem områden där rika och medelinkomsttagare har opropotionerligt stor påverkan på de globala utsläppen – och därmed ett större ansvar och mer möjligheter att driva på klimatomställningen, menar klimatforskare.

– Vi uppmanas att minska vår klimatpåverkan, men sanningen är att vissa människors handlingar har större effekt än andra. De som är rika har bättre möjligheter, och ett större ansvar för att agera för klimatet, men även du som är medelklass kan göra stor skillnad. Tjänar du över 330 000 SEK per år, är högskoleutbildad och har ett bra jobb anses du nämligen ha en hög socioekonomisk status sett ur ett globalt perspektiv, säger Kimberly Nicholas, forskare vid Lunds universitets centrum för studier av utställig samhällsutveckling, LUCSUS.

Enligt studien, som är publicerad i tidskriften Nature Energy av klimatforskaren Kimberly Nicholas, tillsammans med miljöpsykologen Kristian Steensen Nielsen vid Cambridges universitet och forskarkollegor i USA och Tyskland, orsakar cirka 1 procent av de med inkomster över cirka 950 000 SEK per år lika mycket klimatförändring som de fattigaste 65 procenten globalt – vilket motsvarar 4,5 miljarder människor. Medelklassen, som utgör cirka 10 procent av jordens befolkning, står i sin tur för cirka hälften av alla koldioxidutsläpp från hushåll. Det är där

för kritiskt att mobilisera, motivera och inspirera dessa grupper för att driva på omställningen, både genom personliga val och genom att påverka på olika nivåer, menar forskarna.

– Om vi kan få fler människor, både rika och medelinkomsttagare i länder som Sverige, att engagera sig kan det få stora positiva effekter för klimatet. På sikt kan det ge ringar på vattnet och leda till både politiska och samhälleliga förändringar, säger Kimberly Nicholas.

Fem områden där rika och medelinkomsttagare kan påverka:

Konsumtion
Minska din konsumtion.

Majoriteten av utsläppen som kopplas till konsumtion kommer från långdistansflyg och bilresor, följt av hushåll. 50 procent av de globala utsläppen av växthusgaser från flygresor orsakas av bara 1 procent av världens befolkning.

Investeringar
Omplacera dina investeringar och ditt privata pensionssparande från bolag som bidrar till globala utsläpp och investera istället i fossilfria alternativ. Särskilt de med stora för-

mögenheter kan göra stor skillnad eftersom de största investeringarna i aktier och obligationer görs av den rikaste 1 procenten av världens befolkning.

Verka som förebild
Nyttja dina sociala nätverk och din sociala status för att driva igenom hållbara förändringar, förändra normer och kulturella och sociala beteenden. Genom att göra mer klimatvänliga val - och prata om dem med andra - kan man verka som förebild och påverka andra i samma riktning. Det kan handla om att minska flygresandet, resa mer klimatsmart och äta vegetariskt.

Till exempel förstärktes populariteten för hybrid- och sedan helelektriska fordon genom att kändisar började använda dem och även marknadsförde dem.

Organisatoriskt inflytande
Bidra till att företag, styrelser och civilsamhällsorganisationer arbetar aktivt för att driva klimatfrågan och minska sina utsläpp.

Personer med hög socioekonomisk status innehar oftare ledarskapspositioner inom företag och organisationer. Exempelvis har opropotionerligt



Illustrationen visar fem olika områden inom vilka rika och medelklassen kan påverka klimatet i positiv riktning. Illustration och källa: Emma Li Johansson och Noun Project.

många av de som arbetar i USA:s mest framgångsrika företag gått på elitsskolor och universitet. Denna grupp kan verka för att minska organisationens utsläpp och klimatpåverkan, genom att exempelvis förändra företagskulturen, byta leverantörer och se över investeringar. Även donationer till organisationer som arbetar för omställningar kan leda till positiva effekter för klimatet.

Medborgarengagemang
Använd din ekonomiska, politiska, och sociala status för att påverka beslutsfattare och politiker, samt

stötta och engagera dig i sociala rörelser och politiska partier som arbetar aktivt för att minska våra utsläpp och driva omställningen till ett mer hållbart samhälle.

Lobbying har ett stort inflytande på politiken, och ofta är det ett litet antal inflytelserika personer som står för det största inflytandet, antingen genom direkta lobbyingsaktiviteter, eller genom de roller de innehar i privata eller ideella organisationer. Därför kan påtryckningar från personer med stort lobbyinflytande bli en stark kraft för att få

igenom politik som kan begränsa klimatförändringarna.

Ladda ner studien i Nature Energy: The role of high-socioeconomic-status people in locking in or rapidly reducing energy-driven greenhouse gas emissions. Den är författad av: Kristian S. Nielsen, Kimberly A. Nicholas, Felix Creutzig, Thomas Dietz och Paul C. Stern.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Lunds universitet

Brist på elnät gav oss bensinbilar i stället för elbilar under 1900-talets början

■ I en studie publicerad i Nature Energy visar forskare från Ekonomihögskolan vid Lunds universitet att bristen på infrastruktur var en viktig faktor bakom att bilproducenter valde att tillverka bensinbilar istället för elbilar i det tidiga 1900-talets USA. Forskarna uppskattar att om elnätet hade etablerats och spridits 15 till 20 år tidigare så kunde det ha lett till att en majoritet av producenterna föredragit elfordon, framför allt i storstadsområden.

– Det är en vanlig föreställning att de tidiga elbilarna var tekniskt underlägsna och dyrare. Vi finner att detta inte riktigt stämmer. Elbilarna var dyrare, men de var inte dyrare i relation till prestanda. Dessutom var den genomsnittliga räckvidden förvänsamt bra eftersom tidiga bilar var lätta och relativt små, säger Josef Taalbi, docent i ekonomisk historia på Ekonomihögskolan vid Lunds universitet.

I en nyligen publicerad forskningsartikel har forskarna Josef Taalbi och Hana Nielsen undersökt processen bakom varför elbilarnas utkonkurrerades och bensinbilarna tog över. Till sin hjälp har de haft en databas med fler än 36 000 amerikanska personbilsmodeller mellan åren 1895 och 1942. Forskarnas resultat betonar att det inte alltid är den bästa tekniken som blir dominerande.

– Elbilarna var enligt våra estimat billigare att köra på 1920-talet än bensinbilar, detta tack vare billig el. Dessutom hade ett skifte från elbilar inneburit en minskning av koldioxidutsläpp i storleksordningen 20 miljoner CO2 ton bara år 1920, säger Hana Nielsen.

Varför valdes då bensinbilar? Resultaten visar att de flesta bilproducenterna valde att tillverka bensinbilar redan i början av 1900-talet. Den lokala tillgången till elnät var den enskilt starkaste faktorn för att förutsäga om en producent valde att producera med el- eller bensinmotor.

– Den långsamma utbyggnaden av elinfrastruktur gjorde att många producenter tidigt valde att satsa på bensinbilar istället för elbilar. En del av problemet var att elmarknaden för hushåll inte var lönsam för privata elprodu-

center. Ett brett politiskt engagemang för en samhällsomfattande elnät förverkligades först i Franklin Roosevelts New Deal på 1930-talet, men det var årtionden för sent för elbilen. Vi kan dock se att utbyggnaden av bra vägnät tenderade att gynna elbilar, möjligen eftersom dessa var mer beroende av vägnätets omfattning och kvalitet, säger Hana Nielsen.

– Våra resultat betonar att bilproducenterna valde teknik utifrån förhållanden som rådde i början av 1900-talet. Även om elnätet sedan expanderade medförde detta inte något skifte. Redan på 1910-talet hade industrin lästs in i ett tekniskt val som var svårt att ändra, säger Josef Taalbi.

– Även andra faktorer spelade roll. Det har lyfts fram av historiker (som Virginia Scharff och Gjis Mom) att elbilen blev



I dag har elbilen kommit tillbaka, men under många år förde den en tyngande tillvaro. Nu har forskare tittat på hur detta kom sig – elbilen var ju med i matchen redan vid förra sekelns skifte. Bild: Annon från Detroit Electric 1912 (Wikimedia commons)

stämplad som en lyx- och "kvinnobil", samtidigt som bensinbilen sågs som en "äventyrsbil" vilket var tilltalande för manliga konsumentgrupper. Exakt i vilken utsträckning detta bidrog till teknikvalet kan vi inte säga i den här studien, men det är tänkbart att elbilarna blev intvingade i en lyxnich eftersom de blev begränsade till urbana miljöer, säger Josef Taalbi.

Resultaten ledde forskarna till den bredare frågan: vad hade hänt om elnätet funnits på plats tidigare?

– Enligt våra modeller skulle en majoritet av bilproducenterna ha valt att

producera elbilar, i synnerhet i urbana områden. Bensinbilar hade dock en fördel som "touring car" (rundtursbil) och det fanns fortfarande andra hinder för elbilar, till exempel låg hastighet. Det mest sannolika utfallet är ett dubbelt transportsystem där elbilen kunde ha fungerat som ett pålitligt transportmedel i urbana miljöer, medan bensinbilen hade stora fördelar som "touring car", säger Josef Taalbi.

Forskarna menar att resultaten har tydliga konsekvenser för nutida diskussioner:

– I ljuset av den nuvaran-

de klimatkrisen stöder resultaten tanken på att storskaliga investeringar i infrastruktur är avgörande för att uppnå hållbara transport- och energisystem. Detta gäller inte minst elbilar, men också andra förnyelsebara energitekniker, säger Hana Nielsen.

– Våra resultat betonar att brist på infrastruktur eller försenade åtgärder kan skapa incitament som inte bara hindrar alternativa tekniker, utan också stärker rådande tekniker, säger Josef Taalbi.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Lunds universitet

www.xtakes.se



milano
SKRÄDDERI & KEMTVÄTT



Experter på kemtvätt och reparationer av textil, skinn, päls, mocka, väskor sömnad.



KEMTVÄTT



SKRÄDDERI

Djäknegatan 2, 211 35 Malmö | Tel: 040 611 67 33 | Mob: 076 167 0444 | E-post: info@milano-se.com | Webb: www.milano-se.com

Cement och dess miljöpåverkan

■ **Betong är ett material som är väsentlig för infrastrukturen. Samhället kommer även behöva bygga mer för att anpassa sig till bland annat behovet av bostäder i städerna. Dilemmat är att betong är nödvändigt för att bygga upp samhället, men är samtidigt inte hållbart med tanke på cementens produktion.**



Image by Engin Akyurt from Pixabay

Befolkningstillväxten och urbaniseringen som skett under de senaste årtiondena har lett till en ökad efterfråga på bostäder. För att kunna tillfredsställa efterfrågan på infrastrukturen i städer så måste fler bostäder byggas och vägar underhållas för att upprätthålla nivån på infrastrukturen. Trots att cement är en av de vanligaste byggmaterialen är det en av de minst kända materialen med en betydlig miljöpåverkan.

Statistik från SCB år 2015 visar att 85% av Sveriges befolkning bodde i städer år 2010. En annan rapport från SCB år 2019 visar att det är vanligare att barn bor i storstäder och att fler barn väntas bo i storstäder eller orter nära storstäder de närmaste 10 åren enligt deras befolkningsprognos. Under 20-talet är det möjligt att andelen barn och ungdomar minskar.

Oavsett minskningen är boende för unga idag ett problem som återstår. Sverige har även haft en invandring under 10-talet som i sin tur höjer efterfrågan på bostäder. Det är här cement och betong kommer in.

Cement och betong är de

mest använda materialen som inte förekommer naturligt. På grund av deras användning resulterar produktionen av cement och betong i utsläpp av växthusgaser och belastar resurser, genom t.ex. vattenförbrukning. Eftersom urbaniseringen, i samband med befolkningstillväxten i och nära städer, antas få efterfrågan på cement och betong att stiga över de kommande 50-100 åren blir det viktigare att se över konsekvenserna, enligt en rapport publicerad i nature. En effektiv strategi för att minska utsläppen är att försöka göra produktionen mer miljövänlig och undersöka hur byggande kan göras mer miljövänligt. Rapporten uppger vidare att flera åtgärder tillsammans kan ha en avgörande betydelse och reducera växthusgaser med upp till 50% och att det finns möjlighet att balansera användningen av cement, betong och hållbarhet.

Att ersätta en hög andel av cementen med andra material det kommande årtiondet är inte möjligt. Det är inte miljöpåverkan hos cementen i sig som är skadlig (cement och betong har ett relativt litet koldioxidavtryck om man ser till volymenhe-

ten), men det är produktionen där stora mängder används som gör skillnaden avgörande. Koldioxidutsläppen kan minska efterhand som flera försök att hindra miljöpåverkan tillämpas utan några nya investeringar i infrastruktur, men forskning behövs för hållbart byggande efter år 2050.

Betong består av cement, sand, grus och vatten och bygger upp infrastrukturen och den grundläggande samhällsstrukturen på olika sätt. Materialet ingår bland annat i vatten- och avloppssystem och byggnader. Cement fungerar som ett klistersom binder samman sand och grus i betong och motsvarar drygt 10% av dess massa. Betong produceras i en takt som kan jämföras med den globala matproduktionen. Cementanvändningen under de senaste 65 åren har ökat 10 gånger så mycket, vilket är mer jämfört med produktionen av stål och timmer som har ökat med tre gånger respektive hållit sig på en konstant nivå under samma tidsperiod. Cement stod för 36% av koldioxiden som släpptes ut av byggarbete år 2010 (det totala utsläppet motsvarade 7,7 Gt), medan stål stod för 25%, plast för 8% och

aluminium för ca 4%. Av andelen cement som används ingår bara hälften i betong, men eftersom betong behövs för att grunda det moderna samhället så innebär detta en väsentlig del av de globala koldioxidutsläppen från byggindustrins sida. Betongen kommer även att behövas på olika håll i världen, främst i Afrika och Asien, för att skapa boenden till en växande och migrerande befolkning (urbanisering driver folk mot städer i mindre utvecklade länder).

Förutom utsläpp av växthusgaser är även partiklar, damm och kvicksilver associerade med betongproduktionen. Energikonsumtion och vattenförbrukning är även andra problem som uppstår under produktionen av betong. Trots detta har man inte lyckats hitta en ersättare till cement, eftersom cementtillverkning och betongproduktion sker så frekvent.

Cementet som artikeln i nature har undersökt består av oxiderna CaO, SiO₂, Al₂O₃ och Fe₂O₃. Dessa uppkommer från material som kalksten och lera, och i vissa fall fall även bauxit och sand. Efter en upphettningssprocess och ett par re-

aktioner senare uppstår cementklinker, dvs olika variationer av blandningar som C3S, C2S, C3A och C3A4. Klinker blandas sedan med cement, sand, grus, vatten och andra kemiska blandningar för att hålla ihop materialet och kan sedan skickas vidare i påsar till diverse byggarbetsplatser, där det även kan blandas ihop på plats. Som åtgärder för att förbättra miljön kan avfall eller kvarvarande rester från byggarbetsplatser och rivningsprojekt användas under olika steg i processen. Processen är svårare att överblicka vid exempelvis byggnadsarbete, då innehållet blandas på plats, men man borde arbeta med olika sorters lösningar.

10 miljarder kubikmeter betong produceras varje år och betongen måste fyllas ut med sand och grus. Efterfrågan på material har lett till oro kring regionala brister, eftersom en hel del material krävs för betongproduktionen. Mellan 1900 och 2000 har efterfrågan på krossat sten, sand och grus ökat från ca 40% till ca 75%, tre gånger vikten av andra råvaror som människor använder. Även om sand och grus finns i överflöd på

jorden undviks transport över långa sträckor, vilket gör det mer sparsamt. Detta medför också att ett behov av att bygga i städer kommer att leda till en ökad påfrestning på dessa resurser i specifika områden utanför städerna, eftersom sand och grus inte kan utgrävas i eller nära städer. I länder med inte lika restriktiva miljölagar kan överextraktion skada ekosystem och den biologiska mångfalden, som i sin tur påverkar människor. Skador på ekosystemet sker oftast på grund av dålig hantering av resurser. För detta måste man införa förändringar i hur landområden används och lagstiftningarna borde inte ha fokus på tillgängligheten till dessa.

Även om sand och grus kan räknas som viktiga resurser så är det möjligt att reducera betongproduktionens inverkan på ekosystem genom att använda andra lokala resurser och tidigare oanvända källor till grus och sand. Till oanvända källor räknas material som blir över efter en ny konstruktion. Istället för att slängas kan resterna sparas och transporteras tillbaka till fabriken där sand och grus kan framställas genom att materi-

alet tvättas med vatten. Mineraloljor i restmaterialet kan användas till lerbaserad konstruktion. Resterna kan på så vis minska påfrestningen på resurserna. Lagstiftningar som reglerar detta och märkning av en mer hållbar produktion hjälper också.

Kortsiktiga lösningar: Värme tar upp en stor del av energikonsumtionen. För att lösa problemet kan man antingen återvinna värme genom att leda värmen som utstrålar (restvärmen) tillbaka till upphettningen eller skapa värme genom återanvänd material (när exempelvis återvunna däck eldas upp). Restmaterial med ursprung från fossila bränslen är inte koldioxidneutrala, men minimerar produktionens koldioxidpåverkan och minskar giftiga utsläpp. En framtida reduktion av koldioxid väntas minska. Istället för att använda kalksten kan man även använda andra kalciumkällor under produktionen.

Cementproduktionen kan även göras mer effektiv med alternativa material, utan uppvärmning för att minska energiförslust och energikonsumtionen. Cementet kan även fyllas mer med andra ämnen (restprodukter) så att dessa motsvarar 30-50% av cementet och inte drygt 15%. Om detta inte funkar kan man använda lera. Om detta görs kan koldioxidutsläppen sjunka med 15-30% globalt.

Man kan även göra byggande mer effektivt. Andelen restprodukter som uppkommer vid betonganvändning vid byggnadsarbete kan vara motsvarande 50-100% av betongens massa som användes för byggnaden. Andelen som går åt är även högre om cement säljs separat i påsar. Man bör även undvika att fatta beslut under byggnadsprocessen, då detta kan leda till ineffektivitet i cementanvändningen.

Långsiktiga lösningar: Det kommer att bli nödvändigt för samhället att

fortsätta använda betong för infrastrukturen. En hållbar betongframställning kommer att kräva tid för utveckling och mer forskning. Det finns flera sätt att reducera utsläppen långsiktigt. Vissa saker man kan göra är att använda alternativ till cement trots att detta ifrågasätts till viss grad eftersom det finns tekniska och ekonomiska begränsningar. Exempelvis kan aluminiumoxid ersätta cement, men på grund av en begränsad tillgång till bauxit kan denna förändring inte stå för hela substitutionen.

Alkaliaktiverad cement har föreslagits som alternativ. Tillgången till alkaliska aktivatorer är inte lika begränsad som i föregående fall. Salter som natriumkarbonat kan användas i produktionen av alternativa alkali-cement. Magnesiumbaserade cement, vilka baseras på magnesiumkarbonater eller oxider, kräver inte att kalksten används och hade även reducerat förekomsten av koldioxid under produktionen. Dessvärre krävs det en mer avancerad teknik för att det ska kunna införas. Rapporten nämner vidare flera lösningar som hade kunnat förändra koldioxidhalten under produktionsstegen.

The Guardian skriver i en artikel att om cement hade varit ett land, hade det stått för världens tredje största koldioxidutsläpp, efter Kina och USA med 2,8 miljarder ton koldioxid. Cement är även det mest använda ämnet efter vatten. Vi kan t.o.m ha passerat gränsen där betong väger mer än koldioxiden i varje träd på planeten.

Problemet med betong är att det är framställt för att vara långvarigt och bryts ned extremt långsamt. Därmed försvaras situationen, för att materialet är det grundläggande

materialet som bygger upp samhället och dessutom tåligt oavsett väder. Om man blandar betong med stål får man fram en mängd användningsområden (bland annat bygger materialet upp elnätverk). Betongens uthållighet kan vara en nackdel, exempelvis under en storm. Som exempel lyfts stormen Katrina i New Orleans och Houston i USA där regnet inte kunde sugas upp av marken och stadens gator inte kunde tömmas på vatten pga det omfattande regnet.

Om man tar hänsyn till produktionen så står betongen för cirka 4-8% av världens koldioxid och bara kol, olja och bensin går om materialet. Betong står för en tiodel av vattnet som förbrukas inom industrisektorn. Detta blir en påfrestning för områden där vattnet knappat räcker till dricks-vatten och till agrikulturen, eftersom cirka 75% av produktionen inträffar i dessa regioner. Betong värmer även upp storstäder genom att inte tillåta värmen från solen att komma ut och att den istället värmer städer. Ett annat miljöproblem är att cementfabriker ofta ger upphov till nya utsläpp, som transporten av materialet till och från platserna. Även sandinsamlingen som i vissa fall drivs av grovt kriminella gäng och förstör stränder är skadlig.

Mer konkret, vad innebär detta för planeten?

Betongen - den nya plasten?

All plast som har producerats över de senaste 60 åren motsvarar drygt 8 miljarder ton. Cementindustrin tillverkar mer än det vartannat år, men har fram tills idag inte varit någonting oroväckande. Till skillnad från plast kan man inte öppet se någon nedskräpning med betong. Inga rester i djurs och fåglars kroppar och spår i människors blod har observerats och betong kommer inte från fossila bränslen. Däremot

tar betong inte vägen någonstans, vilket kan vara problematiskt i sig när stora landtytor täcks med betong.

Ur hälsosynpunkt kan det orsaka olika andningsproblem. Vid byggarbetsplatser blåser vinden med sig partiklar från platsen. Ytterligare studier gjorda år 2015 vid de 19 största byggarbetsplatserna i Indien har funnit att luftkvaliteten vid byggarbetsplatser över skred de hälsoofarliga halterna med minst tre gånger. Dammen från platserna förväntas även utgöra 10% av partiklarna som bidrar till luftföroreningen i Delhi. Detta överensstämmer med föregående artikel, som beskriver att det finns en koppling mellan cementtillverkning och skadliga partiklar i luften. I synnerhet har man lyft fram att de mindre partiklarna (mindre än 2,5 mikrometer i diameter till 10 mikrometer i diameter) orsakar konsekvenser som andningsproblem, lungsjukdomar, lungcancer och hjärtinfarkt. En del av dessa partiklar kan orsakas av utsläpp från kväveoxider och svaveloxider under framställningen av cementdelar, som kan orsaka ännu fler konsekvenser för människors hälsa. Moderna filteringsystem hjälper till att fånga in dessa partiklar och reducerar utsläppen av dessa. Dammet från en viss tillverkningsprocess skulle i vissa fall kunna sugas upp och återanvändas i produktionen längre fram. Effektiviteten hos filteringsystem och utspugningsystem är hög.

Det är därmed viktigt att reglera utsläppen av partiklarna i luften eftersom dessa kan orsaka olika problem. Undersökningen i den föregående rapporten gjordes i Zambia, där koncentrationen av partiklarna med en diameter på 2,5 mikrometer var fem gånger till tio gånger högre än de tidi-

gare uppmätta i övriga områden kring cementfabriken (ca 1 km från den). Sedan jämfördes mätningarna med mätningar som genomfördes på en plats 18 km från området i närheten av fabriken. Undersökningen kom fram till att det var tre gånger vanligare med olika andningsproblem (som hosta, förekomst av slem, akut och kronisk bronkit och irritation i näsan) på ett avstånd på 1 km till fabriken än ett avstånd på 18 km från fabriken. Detta förekom trots att bostadsområden med liknande socioekonomisk bakgrund jämfördes. Genom att implementera olika tekniska lösningar kan luftkvaliteten förbättras.

Vad kan vi lära oss av detta?

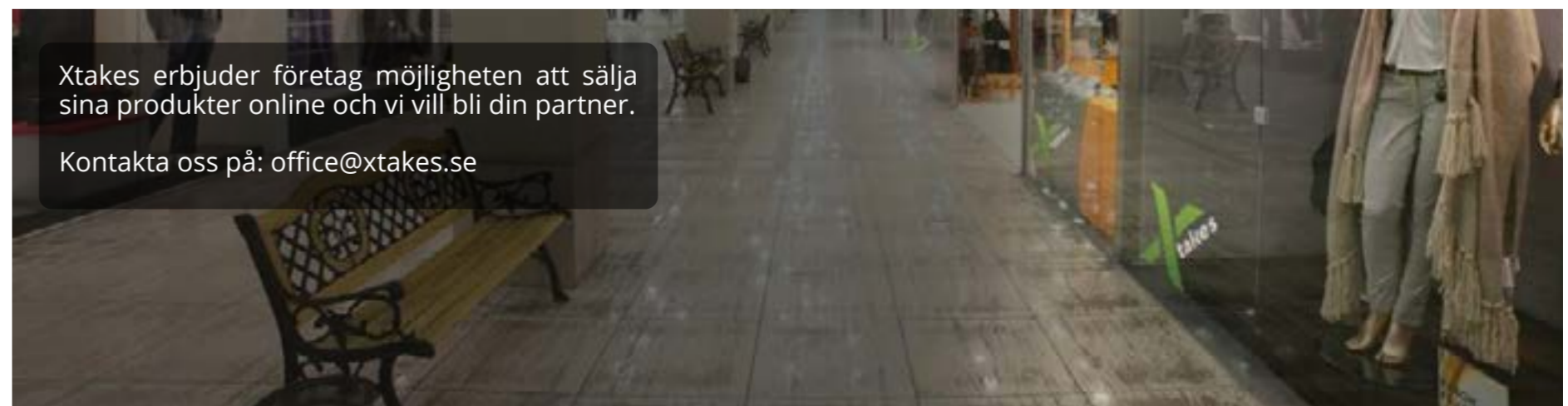
Problemet måste uppmärksammas för att byggbranschen ska arbeta med konkreta lösningar för att hindra den globala uppvärmningen i så stor utsträckning som möjligt. Det är möjligt att framställa betong på ett mer hållbart sätt jämfört med hur det framställs idag. Av denna anledning borde samhällsplanerare samarbeta med byggindustrin och andra myndigheter som ansvarar för infrastruktur som vägar och vattenrör för att verkligen se över tillverkningen av betong och cementproduktionen samt transporten av cement.

Bianca M. - Info Express
hello@infoexpress

Källor:

“Urbanisering - från land till stad”, SCB
“Fler barn bor i storstäder i framtiden”, SCB
“Environmental impacts and decarbonization strategies in the cement and concrete industry”, Nature reviews Earth & environment
“Concrete: The most destructive material on Earth”, The Guardian

gänger högre än de tidi-



Xtakes erbjuder företag möjligheten att sälja sina produkter online och vi vill bli din partner.

Kontakta oss på: office@xtakes.se

Vad händer i hjärnan när du fattar ett beslut? Ny forskning visar vägen

■ Du stressar in på ICA, svärmor ska komma på middag. Men vilka varor hamnar i din varukorg och varför? Forskare har sedan tidigare använt sig av ögonrörelsemätare för att förstå vilka produkter i en affär som lockar dig. Men för att komma närmare sanningen vill man nu använda sig av nya beräkningsmodeller där också hjärnans kognitiva processer spelar stor roll.

När du står i den smala gången framför hyllan med olika pastasorter fattar du ett beslut och handen räcker ut och tar pastaskruvarna med blå förpackning. Men vad ligger bakom detta beslutstagande?

Under de senaste decennierna har forskare börjat titta närmre på vad vi lägger märke till när vi fattar ett beslut. Men mycket av den forskningen har inte gjorts i naturliga miljöer, utan i laboratoriemiljöer. Om du får välja mellan fem chokladbitar, vilken väljer du? Ögonrörelsemätning har gett oss möjlighet att förstå konsumentens visuella uppmärksamhet och nu vill forskare få ännu bättre kunskap genom att även analysera hur ögonrörelserna är kopplade till våra preferenser och hur minnet är strukturerat.

- Vi är intresserade av faktiska beslut som är grundade i vad människan själv vill och då blir det plötsligt en helt annan sak att tolka denna typ av data eftersom chokladkakan som är den godaste i

världen för dig är ju inte godast för någon annan. Inom forskningen behöver vi hoppa ett steg tillbaka, säger Annika Wallin docent i kognitionsvetenskap vid Lunds universitet som länge intresserat sig för hur och varför konsumenten fattar sina beslut.

Vad hamnar i kundvagnen?

Hon och hennes forskarkollega Kerstin Gidlöf, doktor i kognitionsvetenskap vid Lunds universitet och expert på konsumentbeteende, har under flera år undersökt hur vi fattar beslut i verkliga miljöer, speciellt i vanliga livsmedelsaffärer. I affären har kunden på sin vanliga shoppingrunda fått bära mindre smickrande glasögon som registrerat ögonrörelserna. Vad tittar kunden på och vad hamnar i kundvagnen?

Man har inte bara undersökt hur produkterna står på hyllan eller vilken färg och form de har utan även kundens egna preferenser. Hur mycket spelar priset en roll i vilken vara jag väljer? Är det viktigt för

mig att varan har lite socker eller kommer från ett visst ursprungsland?

När vi stiger in på ICA efter en lång arbetsdag styrs stegen mycket efter vårt mål med besöket. Hur mycket än affären försöker fånga din uppmärksamhet med lockvaror eller stora hyllor fyllda med samma typ av varor konkurrerar det med våra egna värderingar av varan. Framför den breda hyllan med kaffe och te finns det ett överskådligt antal förpackningar. Lockas jag av en snygg design på kaffepaketet, det ekologiska téet från Sri Lanka som kostar en slant eller extrapriset på en kaffesort från Gävle? Hur väl valet av en produkt som läggs ner i varukorgen motsvarar kampen mellan yttre visuella faktorer och det kunden själv anser är viktigt vill forskarna analysera med hjälp av en beräkningsmodell för uppmärksamhet och minne.

Utveckling av modell

I forskningsteamet ingår även Christian Balkenius, professor och pionjär



Image by Artist and zabyaka from Pixabay

inom kognitionsvetenskap och Trond Tjøstheim, doktorand i kognitionsvetenskap, både vid Lunds universitet. Tillsammans med Annika Wallin och Kerstin Gidlöf använder de en modell som visar hur kognition är organiserad och hur uppmärksamhetsprocesser och minnesprocesser fungerar. Med finansiering från eSENCE, ett av Lunds universitets strategiska forskningsområde, kan forskarna komma igång att titta på hur de tekniskt kan utveckla modellen. Vad händer inne i hjärnan? Till detta arbete krävs en superdator och tålmod.

- Från vår tidigare forskning har vi nu en stor mängd data och många komponenter som kan plockas ihop. Varje gång

du tittar på något i affären har vi en datapunkt i våra experiment när det gäller mänskligt beteende på plats. Vi är intresserade av samspelet mellan inre och yttre faktorer.

Detta komplexa och unika experimentdata hoppas forskarna ska visa om det finns vissa faktorer som är avgörande för vad som händer inne i hjärnan vid ett beslut och då kunna göra uppföljande undersökningar.

- Den visuella röran i en affär har inte tidigare varit kopplad till värderingar och beslutsfattande. Den forskning är en viktig pusselbit för att fortsätta att förstå att beslut inte händer i ett vakuum utan i komplexa miljöer, berättar Annika Wallin.

Hon har länge varit intresserad av våra vardagliga beslut som man gör ofta och därför övar upp och menar att det är en viktig nyckel till att analysera hur folk tänker kring beslut och beslutsfattande.

- Vi forskare behöver utveckla skärningspunkten mellan vilka inre och yttre faktorer det är som ligger bakom ett val. Vad händer egentligen när du ska gå och köpa pasta, vad händer med läkaren när han möter en patient, hur tar vi emot fakta kring Covid 19? Människan är en komplex varelse och det finns mycket runt omkring som påverkar individen. Jag vill förstå den dynamiken mer.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Lunds universitet

HYALURON

Extreme moisturising power

www.xtakes.se



AFRODITA
PROFESSIONAL



BRILLIANT

www.xtakes.se



IMPRESIVE
REJUVENATION EFFECTS

Helt nya BAYON

Se världen från ett nytt perspektiv

Helt nya BAYON:

- Rymlig kupé
- Säkerhet i toppklass
- Låg ägandekostnad
- Alltid 5 års nybilsgaranti

Pris från **174 900 kr**

Privatleasing från 2 395 kr/mån



Sverigepremiär för helt nya BAYON

Helt nya BAYON är elegant, bekväm och rymlig – en modern crossover med upphöjd förarposition som ger dig stor frihetskänsla och fantastisk överblick av din omgivning. Perfekt för dig som är redo för nya perspektiv! Och tack vare klassledande säkerhets- och uppkopplingsfunktioner tillsammans med bränslebesparande mildhybridteknik är BAYON precis lika effektiv och trygg att köra som den ser ut att vara. På köpet ingår givetvis 5 års nybilsgaranti med fri körsträcka, så att du kan njuta av ett bekymmersfritt biläggande.

Välkommen att uppleva BAYON hos oss!



BAYON: 5,3-5,6 l/100 km, CO₂ 120-127 g/km (WLTP). Bilen på bilden visas med extrautrustning. Pris exkl. ev. metallclack. Vi reserverar oss för prisändringar och ev. tryckfel. Ovanstående privatleasingexempel gäller t.o.m. 2022-02-28 och är baserat på 36 mån leasing, månadskostnader inkl. moms exkl. uppläggnings- och avavgift. Rörlig ränta. Max körsträcka 1000 mil/år, övermil debiteras. Service ingår under avtalstiden max 3 000 mil. Sedvanlig kreditprövning sker.



Hyundai Center Malmö AB

Hyundai Malmö

Agnesfridsvägen 129, 213 75 Malmö
Tlf. 040-55 26 40, info@mmcmalmo.se

Öppettider

Mån-fre: 09.00 – 18.00
Lör: 11.00 – 15.00
Sön: 11.00 – 15.00