



Kommer sjukledighet innefatta menstruation i fler länder? S.10



En ny typ av ämne som klistrar fast sig vid stränder och klippor. S.2



INFO ÖRESUNDSJOURNAL EXPRESS

År 5 Nr.47 27 AUGUSTI-23 SEPTEMBER 2022, 28 SIDOR | www.infoexpress.se | www.infoexpress.dk | PRIS: 25 KR. FRIVILLIGT OM DU TYCKER OM INNEHÅLLET!

HELT ELEKTRISKA
FORD MUSTANG MACH-E

Upp till 610 km räckvidd

VÄLKOMNA!

FordStore HEDBERGS BIL Malmö Hornyxegatan 16, 213 76
Lund Södra vägen 1, 223 55

Xtakes
WWW.XTAKES.SE

Utöka dina försäkringar redan idag!

LOMMASTRANDS
Trafikskola

Vänligen välj vilken av våra 3 kontor som ni vill komma till

Besök oss vid SPYKEN LUND	Besök oss på STATIONEN LUND	Besök oss i LOMMA
Skolgatan 6B 223 61 Lund Tel. 046-188188	Bangatan 17 222 21 Lund Tel. 046-120888	Vegagatan 1 234 32 Lomma Tel. 040-413838



De nya flyktingarna

Konsekvenserna av den globala uppvärmningen är många. Torka, stigande havsnivåer, alltmer extrema och osäkra väderförhållanden... Men på vilket sätt leder klimatförändringar till nya sociala konsekvenser? Kan det förändrade klimatet utgöra grunden för en ny migrationsvåg? Vilka hade varit de vanligaste orsakerna till att människor hade valt att fly?

S.14-15

REDO FÖR NÄSTA IONIQ?

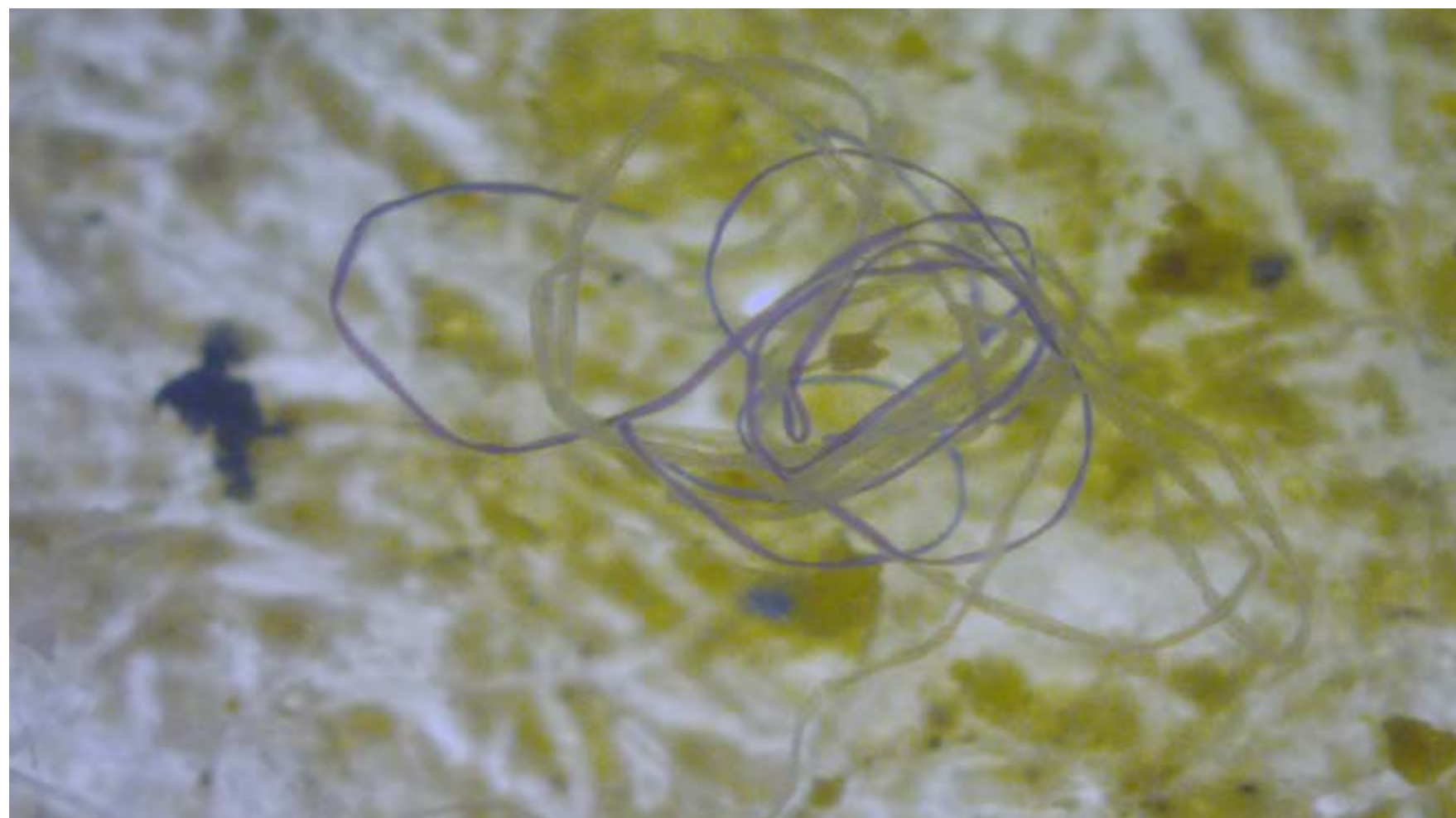


Välkomna till oss!
MMC Malmö AB
Agnesfridsvägen 129
213 75 Malmö



 MMC

En ny typ av förorening syns till i hav



Plastmikrofibrer identifierade i den marina miljön. Bild av M.Danny25, via Wikimedia Commons

■ En blandning av mikroplaster och tjära, så kallad plastitar på engelska, har upptäckts på kuster vid Kanarieöarna, Italien och Portugal. Forskarna har hittat på begreppet efter att ha en ny typ av havsförorening som de menar kan läcka giftiga kemikalier i havsvatten.

Denna upptäckt inträffade utanför kusten på Tenerife. Där fick forskarna syn på klumpar av hårdnat tjära med små, färgrika fragment av plaster i vattnet på stranden Playa Grande. När de började studera klumparna närmare såg de att det var bitar av tjära blandat med mikroplaster, en blandning av en typ av förorening de inte sett sedan tidigare. "Plastens närvaro i miljön är inte längre begränsad till mikroplaster eller flaskor i havet" framgår ett uttalande från Javier Hernández Borges, docent i analytisk kemi vid ett universitetet La Laguna i Tenerife enligt en artikel skriven av the Guardian. Det var samma forskare som kom på termen "plastitar" på engelska (ungefär översatt till plasttjära). "Nu leder det till nya formationer och i det här fallet kombinerar det två stycken föroreningar", uppger han till samma källa.

Efter mer än två år efter att forskarna har fått syn

på detta, har denna nya typ av förorening förekommit i en ny undersökning. En forskningsartikel i Science Direct redogör att den nya typen av förorening är ett hot mot miljön på kuster för att denna kombination kan klistra sig fast vid stenar på kusten. Senare kommer vägorna in med mikroplaster från havet och skräpet fastnar på tjäran. Allt eftersom tiden går hårdnar denna blandning, med alla sorters skräp av plast till delar av polyester och nylon som blir ihopklistrade med tjäran.

Guardian. Det som egentligen leder till den nya typen av förorening är en blandning av olja och skräp bestående av plast. När rester från oljespillningar leds till kusten där delar av tjära klistrar sig fast vid stenar på kusten. Senare kommer vägorna in med mikroplaster från havet och skräpet fastnar på tjäran. Allt eftersom tiden går hårdnar denna blandning, med alla sorters skräp av plast till delar av polyester och nylon som blir ihopklistrade med tjäran.

Forskarna har även funnit blandningen längs med kuster på diverse öar bland Kanarieöarna, däribland El Hierro och Lanzarote. I ett fall har de hittat en del av området som sträcker ut sig över mer än halva området som examinerades. Forskningsgruppen har även kopplat dess närvaro med en betydande rutt för skepp med oljetankar. Vidare uttrycker Hernández Borges att de är "överty-

Studien lyfter fler problem med havsföroreningen som innefattar plast (sådan som pyroplast och plastiglomerat) enligt the

gade om att detta förmodligen inträffar varsohelst där det finns en kombination av tjära - vilket olyckligtvis är vanligt förekommande på stränder - och mikroplaster".

Det behövs mer forskning för att bekräfta denna förorenings inverkan på miljön, men forskarna tror att det är en kombination av vätkol och mikroplaster som eventuellt läcker ut giftiga ämnen och leda till villkor som kan få ett dödligt utfall för organismer som alger. "På vissa sätt kan det blockera eller hämma utvecklingen av ekosystemet", uppger Hernández Borges. Uppmärksamheten stärker även teorin om den globala plasticikeln som har växt fram på senare år. Den menar att plast rör sig genom atmosfär, hav och land på ett sätt som hämmar de naturliga processerna som kolcykeln. "Det finns forskare som pratar om faktum att plast är så genomgripande att det kan påverka miljön på andra sätt. Så om plast ger upphov till andra formationer, är det här extremt viktigt".

Enligt nature består mikroplaster av flera olika sorters delar och kan delas upp på en skala beroende på bitens storlek efter diametern. En mikroplast kan vara 1 mikrometer men vara så stort som 10 mm och synas med blotta ögat. Gränsen som särskiljer nanoplaster från mikroplaster ligger på ungefär en mikrometer i mått på diametern, enligt en graf som framgår i en artikel publicerad av nature. Samma källa skriver att mikroplaster kan orsaka olika typer av skador beroende på vad de är för slags mikroplaster. Vissa längre bitar, som är formade likt fiber, kan irritera lungorna och luftvägarna och vara cancerframkallande. Andra större mikroplaster kan inverka på hormonbalansen i kroppen om mikroplasterna hamnar i kroppen. Av tidigare studier som har gjorts på möss blev resultatet att mössen som consumerade mikroplaster fick färre avkomor och att hanarna tillverkade färre spermier. Undersökningar har även funnit att mikroplaster med en diameter på ca fem mikrometer fanns kvar i levern hos möss.

Artikeln lyfter fram att studier som har gjorts har bekräftat att mikroplaster skulle kunna finnas kvar i människokroppen, men att resultatet inte kunnat fastställas som säkert nog för att kunna dra en slutsats. Nivåerna av mikroplaster och nanoplasters som finns i miljön anses vara för låga för att ha skadliga konsekvenser för hälsan i nuläget, men det kan ändras framöver. Eftersom antalet mikroplaster och nanoplasters som kommer ut i miljön stiger (det beräknas stiga från ca 188 miljoner ton år 2016 till 380 miljoner ton år 2040), kan även risken för hälsoproblem öka.

Bianca M.-Info Express
hello@infoexpress.se

Källor:
"Plastitar: mix of tar and microplastics is a new form of pollution", skriven av Ashifa Kassam för The Guardian, publicerad 2022-06-13
"Microplastics are everywhere - but are they harmful?" skriven av XiaoZhi Lim för nature, 2021-05-04
"Plastitar: A new threat for coastal environments", Science Direct

Prenumerera på tidningen Info Express
10 utgåvningar för 250 kr

Köp direkt på: www.infoexpress.se

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

25 KR. FRIVILLIGT OM DU
TYCKER OM INNEHÅLLET!
GÄLLER VID UTDELNING

Swish: 123 213 99 05 X Solutions HB
0761 888 442 Laurentiu Mihai



Allt material i tidningen lagras digitalt. För ej beställt material ansvaras ej. De som sänder in material anses medge till digital lagring och publicering.

 Glasögonmagasinet

Andra paret 1/2 priset!

Gäller **billigaste paret** vid köp av kompletta glasögon från samma recept. Erbjudandet kan inte kombineras med andra paketpriser.



Kostnadsfri synundersökning vid köp av glasögon.

Värde 395:- Utförs av legitimerad optiker.

Vill du delbetala?

Vi erbjuder avgiftsfri betalning!
Effektiv ränta vid 10.000 kr är 0 %
vid 10 månaders betalning.



✓ Ingen uppläggningsavgift ✓ Ingen ränta ✓ Ingen avavgift

Kostnadsfri synundersökning vid köp av glasögon.

Värde 395:-

Utförs av legitimerad optiker.



 Glasögonmagasinet

Kvalitet och service till rätt pris

Malmö Södra Förstadsgatan 121 Telefon: 040-828 88

Lund Lilla Tvärgatan 7, Tel: 046-13 99 98 Landskrona Östergatan 12, Tel: 0418-41 18 30
Helsingborg Bruksgatan 25, Tel: 042-18 38 88

För öppettider och information om öppettider, bokning och andra erbjudanden se: www.glasogonmagasinet.se

Svensk teknikkonsult rådgivare när Danmark bygger energiö i Nordsjön för vindkraftsel till 10 miljoner hushåll

Den svenska teknikkonsulten Sweco uppger i ett pressmeddelande att de har fått i uppdrag att bistå statliga danska Energistyrelsen med teknisk rådgivning i samband med design, konstruktion och upphandling av en konstgjord energiö i Nordsjön utanför Jyllands västkust. Energiön ska länka samman en ny generation med nya och högre havsbaserade vindkraftverk placerade i flera olika vindkraftsparker som ligger så långt ut i havet att de inte syns från kusten. Fullt utbyggt ska vindkraftverken runt energiön i Nordsjön generera 10 GW vindkraftsel vilket räcker till 10 miljoner europeiska hushåll enligt Energistyrelsen.



Den konstgjorda energiön i Nordsjön kommer att bygga cirka 80 kilometer väster om Jylland vilket gör att de nya högre vindkraftverk som kommer att placeras runt ön inte kommer att synas från kusten. Illustration: Energistyrelsen

Danmark var 1991 först i världen med att bygga en havsbaserad vindkraftspark. Nu tas ytterligare ett steg genom att skapa två energiöar som knyter samman nya och ännu större vindkraftsparker

och som kan distribuera vindkraftsel till flera olika länder. Enligt två klimatavtal från 2020 och 2021 kommer Bornholm att fungera som energiö för de nya vindkraftsparkerna i södra Öster-

sjön medan det byggs dotterbolag tillsammans med underkonsulter ska fungera som rådgivare till Energistyrelsen. Enligt Sweco har avtalet med Energistyrelsen ett värde på mellan 400 och 600 miljoner danska kronor.

Vindkraftsel till 10 miljoner hushåll

I ett första steg kommer energiön i Nordsjön med omgivande vindkraftsparker producera 3 GW el och fullt utbyggt ska den producera 10 GW grön el vilket uppges räcka till 10 miljoner europeiska hushåll. Energiön ska fungera som hamn och servicebas för de nya vindkraftsparkerna. Genom att energiön placeras cirka 80 kilometer från den danska kusten innebär det dels att vind-

kraftverken inte kommer att synas från land, dels hamnar den närmare Storbritannien vilket gör att vindkraftselen lättare kan fördelas mellan flera länder. Energiön kommer efter upphandling att drivas i ett partnerskap där danska staten ska äga minst 50,1 procent och privata aktörer resten.

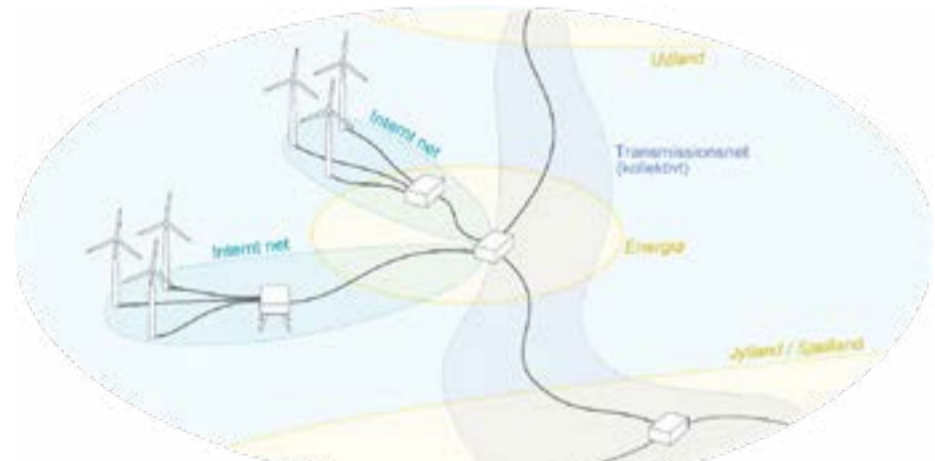
Vattenfall stor vindkraftsaktör i Danmark

Statliga svenska Vattenfall tillhör en av de stora aktörerna inom dansk vindkraftsproduktion. Enligt en sammanställning gjord av Dagens Nyheter producerade Danmark under 2019 vindkraftsel motsvarande 47 procent av landets elförbrukning. Då fanns det drygt 6 000 vindkraftverk i Danmark vilken kan jämföras med att Sverige under 2021 hade 4 300 vindkraftverk. Under 2019 sysselsatte den danska vindkraftsbranschen drygt 32 000 heltidsanställda. Danmark har varit ett föregångsland när det gäller tillverkning av vindkraftverk med danska Vestas samt tysk-spanska Siemens Gamesa där den tidigare danska tillverkaren Danregn Vindkraft/Bonus Energy ingår. Det statligt kontrollerade och börsnoterade energiföretaget Ørsted är idag en av de stora globala aktörerna när det gäller att uppföra och driva vindkraftsparker medan Copenhagen Infrastructure Partner är en stor global investerare i grön energi.

Danmark miljardsatsar på omvandling av vindkraftsel till grönt bränsle

En majoritet i danska Folketinget endades i våras även om en miljardsatsning på så kallad power-to-x, det vill säga produktion av grönt flytande bränsle genom omvandling av vindkraftsel först till vätsga och sedan till miljöbränsle. Enligt branschtidningen Søfart innebär avtalet att en statlig upphandling värd 1,25 miljarder DKK ska genomföras för att skapa en elektrolyskapacitet på 4-6 GW fram till 2030. Den högre siffran skulle göra Danmark till ett av de tre största länderna i Europa när det gäller att genom elektrolyt omvandla vindkraftsel till vätsga som sedan omvandlas till flytande gröna bränslen. I Esbjerg har Copenhagen Infrastructure Partners skapat ett konsortium som planerar att bygga Europas största Power-to-X-fabrik för produktion av grön ammoniak. Grön ammoniak kan användas såväl till produktion av grön konstgödnings som produktion av grönt fartygsbränsle. I Köpenhamnsamarbetar Mærsk med Ørsted, DSV, Köpenhamns flygplats, SAS, DFDS och Köpenhamns kommun om uppförandet av en power-to-x-fabrik för produktion av grönt bränsle till fartyg, flygplan och lastbilar.

Info Express
Källa: News Øresund



Energiön i Nordsjön kommer att binda samman flera nya stora vindkraftsparker och kunna leverera grön el såväl till Danmark som angränsande länder. Illustration: Energistyrelsen

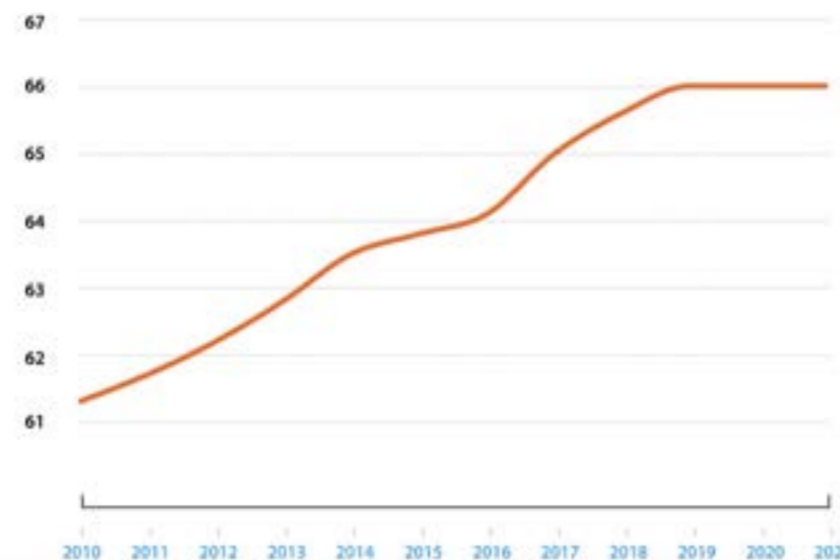
Finland, Danmark, Sverige och Norge i topp i Sustainable Development Report – men den globala utvecklingen har stagnerat

Fyra nordiska länder ligger i topp på Sustainable Development Report som visar hur långt världens länder kommit när det gäller att nå FN:s globala mål. Samtidigt har den samlade globala utvecklingen stagnerat sedan 2019. De senaste årens pandemi och säkerhetskriser har minskat fokus på de globala målen skriver rapportens författare. Mellan 2010 och 2019 steg SDG:s samlade index från drygt 61 till 66 för att fram till 2021 plana ut på 66. Stagnationen

syns även i Norden. Mellan 2020 och 2021 ökade Finlands index från 86,42 till 86,51, Danmarks från 85,4 till 85,83 medan Sveriges föll från 85,29 till 85,19 och Norges från 82,42 till 82,35. När länderna nått index 100 har de nått alla globala mål som ska nås fram till 2030.

Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: News Øresund

SDG Index Score over time, world average (2010-2021)



Pandemin har bidragit till att Sustainable Development Index har stagnerat sedan 2019. Grafik: Sustainable Development Report

TMP TMP OUTLET • Sport & Fritid

1500Kvm Märkeskläder! • Alltid 20-80%
SPORTOUTLET MED KLÄDER & TILLBEHÖR FÖR TRÄNING, CYKEL, GOLF & FRITIDSLIV.
KÄNDA MÄRKEN TILL SUPERPRISER! NYA ERBJUDANDE VARJE VECKA!

weather report

Vatten- och vindtäta funktionskläder som andas!

Vattenpelare 15000!

abacus

Provkollektion Golf & Träning Dam Stl 34-44

Delton AWG Jacket

VP 15.000

Herr Stl S-5XL

-38% 799:-

Rek.pris 1299:-

Camelia AWG Jacket

VP 15.000

Dam Stl 36-50

-41% 499:-

Rek.pris 849:-

Delton & Camelia AWG Pants

VP 15.000

Herr Stl S-5XL

Dam Stl 36-50

-41% 499:-

Rek.pris 849:-

CRAFT Cykel & Träning

Nytt i butik!

Upp till **50%**

JACK SHELDON

Abu Garcia

Fiskedrag från **25:-**

Inkl. 6 kräftjiggjar!

Spö: • Grafittklinga • 7-21gr. • 210cm • 1-del

-66% 499:-

Rek.pris 1499:-

Fiskeset

ABU / Fenwick

Rulle Maxpro30

- 7 kullager
- Aluminiumspole
- Suverän linuppläggning

-66% 499:-

Rek.pris 1499:-

Floridabollar A-Klass!

SPALDING TOP-FLITE NIKE

Wilson Staff Pinnacle Callaway Titleist TaylorMade Bridgestone Volvik Maxfli Srixon

1st. 8:-
20st. 99:-

ZIGZAG

Hurricane Jr. Junior Stl 24-35

-55% 179:-

Rek.pris 399:-

Oriente Jr. Junior Stl 28-39

-45% 299:-

Rek.pris 549:-

Under Armour

Medal Golf Glove Stl S-XL

-20% 119:-

Rek.pris 149:-

SUPERKLIPP!

Fritidsbyxor

Herr Stl 48-56
Dam 34-44

-60-66% 399:-

Rek.pris 999-1199:-

Känt svenskt märke har fått i retur från e-handelsföretag pga. något små i storleken. Nu säljer vi ut dessa till superpris!

Finns även med kortare ben

CRUZ Korksandaler

-63% 199:-

Rek.pris 549:-

Kommer sjukledighet innefatta menstruation i fler länder?



Bild: Pixels

■ Spanien har introducerat en lagstiftning som hade möjliggjort för kvinnor att ta kunna ta frånvaro från arbetet under tiden som de har mens. Den har inte trätt i kraft, men skulle den träda i kraft så är Spanien det första landet i Europa med en lagstiftning som ger kvinnor rätt att ta ledigt under sin mens. Syftet med lagförslaget är enligt Reuters att inte tabubelägga menstruation och att underlätta för kvinnor som lider av svåra besvär.

Lagstiftningen, om den skulle gå igenom i den spanska regeringen, hade inneburit att kvinnan får stanna hemma med hjälp av ersättning som betalas av staten. Spanien är inte det enda landet som utformar sådana lagför-

slag. Även om få länder har en lagstiftning som möjliggör ledighet under mensens för kvinnor, finns det redan länder med en sådan lagstiftning. Japan, Sydkorea och Indonesien är ett par exempel. Även Kina och Indien har infört åtgärder för att underlätta för kvinnor som upplever besvär under mensens att ta ledigt. Yngre kvinnor och män tenderar att vara för medan äldre kvinnor och män tenderar att vara emot den typen av lagförslag.

Fördelarna med lagen hade varit att det hade gynnat kvinnor med exempelvis endometriosis och andra liknande sjukdomar och tillstånd. Endometriosis innebär att vävnad som finns inuti livmodern (livmoder-

nederländsk studie med 32 748 deltagare visar att 14% har sjuknämmt sig eller tagit ledigt från skolan eller jobbet under mensens. Majoriteten (68%) uppgav att de hade velat ha mer flexibla arbetstider eller studietider under mensens. Majoriteten av deltagarna (81%) uppgav att de gick till arbetet trots besvär, men att produktiviteten hade minskat jämfört med vanliga dagar. Mensledigheten hade gett personer möjligheten att vila vid behov, i fall där kvinnorna lider av svåra smärtor. Det råder även en förhoppning om att kvinnors biologiska processer kommer att bli mindre tabubelagda om lagstiftning som reglerar mensledigheten införs. Om det blir normaliserat för kvinnor att lyfta fram olika besvär till följd av regleringar i lagstiftningen, kan det även underlätta för kvinnor att dels upptäcka om någonting är onormalt och dels söka hjälp för diverse besvär längre fram eftersom kulturen ändras i grunden. Detta hade haft en positiv inverkan på kvinnors hälsa och välbefinnande överlag, om det skulle visa sig att det är så.

Nackdelarna med lagen är att det i vissa fall kan vara tabubelagt att prata om menstruation och att kulturen för det mesta

riskerar att påverka om ledigheten tas ut av kvinnorna eller inte. Även om kvinnor som menstruerar kan begära ledighet under sin menstruation, är det inte säkert att de vågar lyfta fram problemet med en man i chefsposition. I dessa fall utnyttjas inte lagen som berättigar kvinnor den ledigheten, även om den har existerat i flera år eller årtionden i vissa länder som Japan. Motståndarna till lagförslaget anser även att det kan användas mot kvinnor i diskriminerande syfte. Om ett företag märker av att kvinnan tar ledigt ofta under sin menstruation, kan hennes sjukledighet påverka hennes karriär

framöver. Kritikerna menar även att frånvaro på grund av menstruation riskerar att framställa kvinnor som mindre lämpliga för arbetsplatsen jämfört med män och leda till en föreställning om att kvinnor och män inte kan utgöra en del av arbetsmarknaden på lika villkor. Enligt kritiken mot menstruationsledighet anses förslaget vara en form av biologisk determinism (dvs en traditionell föreställning om att män och kvinnor har olika uppgifter som anses vara naturligt sammankopplade med det biologiska könet), vilket på det viset blir ett sätt att påpeka att kvinnor

och män inte kan utföra arbetet lika bra. På det sättet menar motståndarna även att diskrimineringen av kvinnor på arbetsmarknaden underlättas, för att det blir lättare att spåra syftet med ens sjuknämnan. Dessutom kan en nackdel vara att lagen riskerar att ses som en lösning på mer komplicerade strukturella samhällsproblem. Vissa länder med en redan existerande lagstiftning om menstruationsledighet har jämställdhetsproblem sedan tidigare. Bland de förekommer ett lägre deltagande i arbetsmarknaden för kvinnor jämfört med män och större löneskillnader mellan könen. Kritikerna menar att lagen hade dels gjort det enklare för kvinnor att bli en måltavla för diskriminering samtidigt som övriga jämställdhetsproblem ignoreras.

Bianca M.-Info Express
hello@infoexpress.se
www.infoexpress.se

Källor:
"Should women be entitled to period leave? These countries think so" CNN Business

"Endometriosis" 1177 Vårdguiden

"In Europe's first, Spain aims to introduce paid menstrual leave", Reuters

STILIGA HÖGTIDSKLÄDER

SKRÄDDERI, FÖRSÄLJNING, UTHYRNING, KEMTVÄTT
Förutom uthyrning och försäljning av högtidsdräkter erbjuder vi ändringskrädderi och kemtvätt.
A: Dalaplan 2, Malmö
Tel: 040-19 23 74
W: stiligahogtidsklader.se

RIXOS AUTOS

Hos oss på RIXOS AUTOS har vi alltid 100% nöjda kunder

**VI KÖPER DIN BIL
VI BETALAR BÄSTA PRIS OCH VI HÄMTAR BILEN FRÅN ER.**

Vi erbjuder bilar i alla bilklasser. Finansiering - 0% RÄNTA
Alla våra bilar är testade för att säkerställa att bilarna är i ett bra skick.

Prästbergavägen 53, 23435 Lomma
Tel: 0760 80 80 06
Epost: autosrixos@gmail.com

Bil i lager

Din kompletta bilskadespecialist i Vellinge & Staffanstorp!

BSC
Vellinge: 040-421 150 | Staffanstorp: 046-254 500
www.bilskadecentralen.se

Välkommen till BilXperten
Din bilverkstad i Lomma

Verkstad som står för Service, Reparation, Däckskifte & Däckförsäljning, Däckhotell

Service now

Adress: Ladugårdsvägen 8, 234 35 Lomma
Tel: 046 - 37 00 17, 0701 45 45 95
Epost: info@bilxperten.eu | www.bilxperten.eu

Södra Bilhallen AB

Hjärtligt Välkomna Till Oss Här På Södra Bilhallen AB i Lomma!

"Ska du sälja bilen? Vi köper den!"
Gratis bilvärdering, vi ger dig bästa pris på din bil.
Vår Kunskap Och Erfarenhet - Er Trygghet!

Bil i lager

Adress: Ladugårdsvägen 6, 234 35 Lomma
Tel: 0737.30.45.63
Epost: sodrabilhallenab@gmail.com

MODA ITALIA

SKOR TILL LÅGPRIS

Skor till låga priser. Skoreparationer Skomakeri. Skor från 149.-
Öppettider: Mån.-Fre. 10.00-18.00
Lördag: 10.00-15.00
Varmt välkomna!
Adress: Södra Förstadsgatan 79, 214 20 Malmö
Telefon: 0708 43 33 10

Lemans guldsmedja

Försäljning av handgjorda smycken. Smyckedesign och reparationer och omarbetning av smycken.

Öppettider: Måndag-fredag 11-16
Polisvägen 5A 23631 Höllviken
www.lemansguldsmedja.se
Tel: 040 43 04 50

Bilackering i Toppklass

Ubilack

Bilackering i mästarclass
Hjälp med skadan?

Drop-in skadebesiktning
Tel: 040-942573
E-mail: info@ubilack.se
Webb: www.ubilack.se

ABBA
www.abbakoket.se Köket

Västänvägen 245 42 Staffanstorp
Kontakt
Tel: 0709-600 103

Professionell kemtvätt i Höllviken

Tvätteri
Vi erbjuder det allra mesta inom tvätt

Skomakeritjänster
Vi erbjuder olika typer skomakeritjänster

Skräddare
Vi utför alla typer av syreparationer m.m.

Personlig service är en självklarhet för oss

Videholms Allé 6, 236 31 Höllviken | 0766-45 61 80
Mån - Fre: 09 - 18 | Lör - Sön: stängt

AFRODITA PROFESSIONAL

WWW.XTAKES.SE

PURE GOLD
24 Ka

AN ANTI-AGE FANTASY OF SHEER LUXURY

milano

SKRÄDDERI & KEMTVÄTT

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

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

De nya flyktingarna



Bild: Mosinikan1407-Pixabay

■ Klimatförändringarna innebär inte bara ett hot i form av naturkatastrofer, ansträngda ekosystem och kostnader för samhället att förebygga och åtgärda dessa problem. Klimatförändringar kan förutom att ha en biologisk och ekonomisk påverkan även ha en mänsklig påverkan.

Klimatförändringar kan orsaka olika typer av skador beroende på regionen människor förväntas fly från, men vanliga anledningar till att människor väljer att flytta från en viss region är torka (vilket leder till vattenbrist och svårigheter med odling), stigande havsnivå (vilket bland annat riskerar att medföra att öar hamnar under vattenytan) och andra extrema väderfenomen som kraftiga stormar och håftigare regnperioder som gör det svårt att bo kvar eller medför skador som gör området mer eller mindre obebodligt. Enligt en rapport från IEP, Institute for Economics and Peace, som framkommer i en artikel från The Guardian kan klimatförändringarna medföra att 1,2 miljarder människor från 31 länder kommer att hamna på flykt de närmaste

30 åren. Statistiken som har framställts av IEP visade även bland annat att 19 av länderna som hade störst risk att löpa ut för negativa konsekvenser som sociala konflikter också är dem som hade störst potentiell risk att råka ut för diverse hot till följd av klimatförändringarna.

Denna siffra beror på att dessa länder inte är tillräckligt resilienta för att motstå olika typer av miljömässiga hot och att en del av dessa länder, exempelvis Nigeria, Angola och Uganda, även beräknas ha en befolkningstillväxt under perioden då länderna anses börja påverkas av klimatförändringar som triggar förflyttning. Enligt artikeln beror denna förflyttning på olika orsaker kopplade till den globala uppvärmningen, som torka och andra extrema väderfenomen,

vattenbrist samt en mer osäker tillgång till mat. En del av förflyttningen kan, förutom att drivas fram av miljöförändringar, även drivas fram av andra konflikter gällande tillgång till rent vatten och föda, i fall där det råder konflikter kring resurser. Problematiken ligger exempelvis i beräkningen som gjordes angående tillgången till vatten. Beräkningen fann att tillgången till vatten hade minskat med 60% jämfört med 50 år sedan samtidigt som tillgången till föda beräknas öka med 50% år 2050. Det finns även en risk för att stater som inte har haft problem med instabilitet blir alltmer instabila. Studien som presenteras i artikeln utgår från datainsamling från bland annat FN om 157 länders exponering för diverse miljöhot samt deras förväntade

resiliens mot dessa hot. 141 av länderna som analyserades räknades råka ut för en miljömässig utmaning år 2050. Antalet länder som anses drabbas mest ligger i Afrika, Mellanöstern och Sydostasien. Länderna med en befolkning som har störst risk att råka ut för klimatmigration till följd av den globala uppvärmningen är Pakistan, Etiopien och Iran. Sverige är bland de 16 länderna i Europa och Nordamerika som inte antas råka ut för några hot.

Folk antas inte bara fly på grund av extrema väderförhållanden, ekosystem som fungerar allt sämre, vattenbrist eller osäkerhet tillgång till mat. Enligt en artikel från New York Times kan planetens temperatur öka mer inom de närmaste 50 åren än vad den ursprungligen har gjort på 6000 år. Efterhand som temperaturen ökar blir även regionerna med höga temperaturer större och extrema värmezoner som hittas i exempelvis Sahara antas gå från

att utgöra mindre än en procent av jordens markyta till ca en femtedel av jordens markyta. År 2070 beräknas en tredjedel av alla människor leva utanför ett klimat som människor ursprungligen har anpassat sig till och istället få stå ut med stigande temperatur över åren. Enligt samma artikel ser man tendenser i förflyttningar kopplade till olika klimatförändringar redan nu. Artikeln lyfter fram statistik från Världsbanken som visar att mer än åtta miljoner människor har migrerat från sydöstra Asien, ett område som påverkas av inkonsekventa perioder med monsunregn, till Mellanöstern, Europa och Nordamerika. Förutom att förflyttningar sker bort från regionen har man även beräknat att en alltmer osäker tillgång till mat blir vanligare, vilket beräknas öka antalet migranter med ytterligare 17 till 36 miljoner människor, ovanpå åtta miljoner människor som redan har förflyttat sig. Om det inte är tillgång

enligt tillgång till mat som styr förflyttningen, så kan en stigande havsnivå bli en utlösande faktor för migrationen. Stora delar av Vietnam, men även områden i Kina och Thailand, uppskattas ligga under vattenytan år 2050.

Detta mönster syns även i Afrika. I nio länder man har tittat på har man funnit att torka redan är dödsorsaken för mer än 100.000 människor och att ytterligare mer än 150 miljoner människor hotas av ökenspridning, skogsavverkning och vattenbrist. Detta kan leda till en flyktingström ut från Afrika. Uppskattningar som har gjorts visar att 65% av landets odlingsbara marker redan har mist mycket av sin lämplighet för skörden. I artikeln framgår även kopplingar till sociala problem som börjar med klimatförändringar, där exempelvis problem med odlingar ledde till arbetslöshet som kan ha spelat en roll i upplösnen som blev arabiska våren.

Artikeln från New York

Times belyser vidare hur klimatförändringar och olika sorters sociala problem kopplas till varandra genom att använda Sydamerika som exempel. Vidare har journalisterna valt att fokusera på ett exempel från Guatemala där en familj väljer att fly på grund av klimatförändringarna och annan osäkerhet som kom från det alltmer opålitliga vädret och svåra odlingsförhållanden. Artikeln beskriver även hur en kvinna säljer varor för cirka sju dollar om dagen i San Salvador, El Salvadors huvudstad. Artikeln använder hennes fall som ett individuellt exempel för att belysa hur bönder utan någon utbildning påverkas av klimatförändringarna. Eftersom skörden inte är som det tidigare har varit och bönderna inte längre kan odla som förut, tvingas de mer eller mindre migrera in till städer från landsbygden. När de väl är i städerna har de inte någon längre utbildning för att kunna ta mer kvalificerade jobb får de lågbetalda arbeten som gör det svårt för dem att försörja sig själva, för

att hyrorna i städerna är höga. Detta gör att de fastnar i fattigdom och får svårt att kunna ha råd med nödvändiga saker till sig själva och eventuellt försörja sina familjer. Förutom ekonomiska bekymmer som individerna råkar ut för när de tar sig till städerna, påpekar artikeln andra problem. För det första ansträngs infrastrukturen i städerna när många människor flyttar in samtidigt, vilket leder till att problem som trångboddhet och att slumområden kan bildas. När slumområden väl har etablerats, kan människor lätt fastna i områden utan fungerande vattenledning och elektricitet. Problemet med sådant som avlopp i slumområden kan leda till att sjukdomar lättare sprids bland de boende. Det kan även vara en källa till att kriminalitet tillåts styra, eftersom gäng kan organisera sig på ett annat sätt i strukturer med fattigdom utan mycket organisering eller kontroll. Siffrorna är allvarigare än vad man först kan tro. Enligt en rapport av Röda korset som vidare presenteras

i artikeln framgår det att över 90% av befolkningstillväxten i städer kommer att äga rum i städer som redan är sårbara för konflikter. Migrationsströmmarna sker stegvis, där migranten först försöker minimera omgivningens påverkan och flyr från en by till en stad. När de får allt svårare att överleva i stadsmiljön flyr dem över gränsen till ett annat land. Att gå över gränsen till ett annat land innebär att man riskerar att hamna i ett nytt politiskt och socioekonomiskt läge, vilket medför en större risk med flytten, då det kräver mer anpassning.

Alla länder är inte eniga om att acceptera människor som uppger att de är klimatflyktingar. Även i Sverige är migrationsfrågan ett ämne som ständigt aktualiseras från tid till tid och har tendensen att debatteras mer eller mindre regelbundet. Om få länder tar emot flyktingar, och ännu färre vill fortsätta att ta emot flyktingar, kommer det att leda till konsekvenser som inte tidigare har blivit förutsägbara. Det

kan i vissa fall handla om att länder som fortsätter ta emot flyktingar får ett mer ansträngt flyktingmottagande där resurser som går till boende och integrationsinsatser blir överbelastade och diverse myndigheter som ser efter denna samhällseliga omställning ansträngs. Det kan även handla om en sorts tvångsacceptans av flyktingar, där länder som ligger i en geografisk närhet riskerar att inte kunna kontrollera en flyktingström om hundratusentals väljer att fly eller tvingas fly samtidigt. Detta kan låta fiktivt, men om man tar hänsyn till dels klimatförändringarna och dels antalet människor på flykt låter det mer rimligt. Om perioder med torka väntas bli längre och väderfenomen som cykloner kan bli starkare samtidigt som över en miljard kan förflyttas sig till följd av klimatförändringar inom kommande årtionden, blir det hela ett mer trovärdigt scenario. Om så pass många människor flyr in i länder där man rent av tappar kontrollen över invandringen medför det helt andra kon-

sekvenser. Det finns flera sätt som en sådan kraftigt invandring kan orsaka. Det handlar dels om stora kostnader för att lösa problem som att spåra människor, anordna tillfälliga boplatser och andra initiativ från myndigheters håll och dels en potentiell risk för att nya konflikter växer fram, då det sociala samspelet mellan medborgarna och flyktingarna uppstår tvärt.

Samtidigt är denna statistik inte en förutsägbarhet. Ingen form av datainsamling kan förutse framtiden. Det första stater kan göra är att inleda ett mer internationellt samarbete för att se till så att människor på flykt inte plötsligt flyr in i ett land efter en katastrof och överbelastar det landets resurser. Det andra man kan göra är att planera för att det är möjligt att det kommer människor på flykt pga klimatförändringar. Om ansvaret för framtida flyktingströmmar fördelas och fler stater öppnar gränserna för människor och genomför ett planerat mottagande, kan det sluta väl. Om

samarbetet ökar mellan länderna kan klimatomvandringarna lättare nå säkerhet samtidigt som de inte kränker landets gränser. Långsiktig planering möjliggör för en mer strukturerad integrationsprocess samtidigt som det skapar fler möjligheter för familjer med barn. Barnen kan i sin tur gå färdigt en utbildning och fortsätta bidra till samhället.

Flyktingströmmar är inte nödvändigtvis dåliga. Klimatmigrationen kan vara en lösning på samhällets behov av arbetskraft i ett land med en åldrande befolkning och färre arbetare som tar över arbetsuppgifter. Spontana flykter som utgörs av tusentals människor och som sker skyndsamt och oplanerat efter att en katastrof inträffat samt belastar system i enstaka länder är däremot problematiska.

Bianca M.-Info Express
E: hello@infoexpress.se
www.infoexpress.se

Källor:
"Climate crisis could displace 1.2 bn people by 2050", The Guardian
"New York Times

Xtakes
WWW.XTAKES.SE

AFRODITA
PROFESSIONAL

CLEAN UP

STEPS TO A CLEAR SKIN



Konkurrensen ökar chansen att få bilen godkänd i bilbesiktningen



Om en station tillkommer på en medianmarknad så ökar andelen godkända besiktningar med 0,3–1,9 procent. Även om effekterna får ses som begränsade så är de statistiskt tydliga och berör många bilägare. Image by Wolfgang Claussen from Pixabay

■ Sannolikheten att få bilen godkänd är högre i områden med många bilbesiktningstationer än i områden med få. Det visar nationalekonomerna Osmis Habte (Konkurrensverket) och Jerker Holm (Ekonomihögskolan) i en vetenskaplig artikel publicerad i Review of Industrial Organization. Studien baseras på drygt 22 miljoner besiktningar mellan åren 2010 och 2015, och studerar hur antalet konkurrenter i en stations närområde påverkar antalet godkända bilbesiktningar.

En viktig fråga för politik och samhällsekonomi är hur konkurrens påverkar olika aktörers beteenden. Konkurrens ses ofta som något enbart positivt som bidrar till bättre prestationer och lägre priser. Samtidigt finns en diskussion om att konkurrens kan leda till oönskade sidoeffekter. Exempelvis inom skolområdet finns tecken på att konkurrens kan leda till betygsinflation. Men det hela kan vara problematiskt att mäta, enligt nationalekonomerna bakom den nya studien.

– Konkurrens påverkar och påverkas av många olika faktorer och vissa av dessa är svåra att mäta. När det gäller betygsinflation kan ju konkurrens påverka undervisningens kvalitet. Samtidigt är det svårt att säkert och obestämmt mäta kunskap eftersom det är skolornas egna lärare som rättar deras elevs nationella prov, vilket ses som ett mått på kunskap, säger Jerker Holm, professor i nationalekonomi på Ekonomihögskolan vid Lunds universitet och en av författarna till den nya studien.

Lättare att undersöka konkurrens och bilbesiktning
När det gäller svensk bilbesiktning försvinner en stor del av dessa ”störande” faktorer och det finns en rik datamängd avseende de ungefär fem miljoner besiktningar som görs årligen. En bilbesiktning följer ett bestämt protokoll som går igenom en given uppsättning krav på detaljer (bromsar, belysning med mera) som är tydliga, och utifrån sett, tämligen objektiva. Svensk bilbesiktning är dessutom organiserad så att bilbe-

siktningföretagen inte får sälja andra relaterade tjänster (t.ex. reparationer) som skulle kunna påverka inspektörernas bedömningar i besiktningarna.

– Den svenska bilbesiktningmarknaden kan därför ses som en reglerad marknad som är inriktad mot kontroll av säkerhet och där konkurrens gärna får påverka effektivitet men inte sannolikheten att få sin bil godkänd, säger Jerker Holm.

Fler godkända bilar med fler bilprovningstationer i närheten
Trots dessa förutsättningar finner Jerker Holm och Osmis Habte statistiskt signifikanta konkurrenseffekter på godkännandandelen, detta med hjälp av olika statistiska metoder. I grundmodellen antas

varje besiktningstation ha ett visst upptagningsområde som kan anges som en viss radie runt den. Antalet andra bilprovningstationer inom detta område blir då ett mått på den konkurrens som stationen är utsatt för. Ju fler konkurrenter desto större konkurrens.

I de olika statistiska beräkningar som forskarna har utfört visas det att om en station tillkommer på en medianmarknad (det vill säga en marknad där det antalet besiktningstationer är lika med medianantalet) så ökar andelen godkända besiktningar med 0,3–1,9 procent. Även om effekterna får ses som begränsade så är de statistiskt tydliga och berör många bilägare.

I den aktuella studien gjordes ungefär 4,5 miljoner besiktningar per år

och andelen godkända bilar var cirka 70 procent. Med dessa siffror innebär 1 procent ökning i andelen godkännande en ökning med drygt 30 000 godkända bilar årligen i Sverige.

– Det är svårt att exakt säga vilken mekanism som förklarar resultaten men en som ligger nära tillhands är att det är lättare för en missnöjd bilägare som fått sin bil underkänd att byta station när det finns flera att välja mellan i närområdet. Detta gör det mer ”kostsamt”, i termer av kundbortfall, för en station att vara strikt i besiktningarna när det finns många konkurrenter jämfört med få, säger Jerker Holm.

Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: Lunds universitet

Elvägen – framtidens väg att ta?

■ Många bilar som rullar på våra vägar är eldrivna – och de blir fler. Att driva bilen på el är en viktig pusselbit i omställningen till ett fossilfritt samhälle, men den ställer höga krav på batteriteknik och smarta laddlösningar. En väg framåt kan vara elvägen, menar LTH-forskaren Mats Alaküla.

Framtidens digitala transportteknik ingår i Mats Alaküla forskningsområde. Han är professor i industriell elektroteknik och automation vid Lunds Tekniska Högskola, LTH, och säger:

– Belastningen på klimatet från fossila bränslen måste minska, och eldrivna bilar är en viktig del av lösningen. Utmaningen är att vi – varken nationellt eller internationellt – är riktigt redo för laddningen av alla elfordon.

Det behövs nya lösningar, och en av dem kan enligt Mats Alaküla vara elvägen – en vägskena i marken som laddar fordonet under pågående körning. Elvägen kan minska behovet av batterier så som de är utformade idag och gör det möjligt att sprida ut laddningen i tid och rum.

Laddtekniken räcker inte till

Dagens eldrivna bilar är i behov av laddning efter en körsträcka på ungefär 30–60 mil, och en förutsättning är att det finns laddstolpar längs vägen. En extra utmaning är laddningen för transportfordon som lastbilar. Deras batterier är stora, väger flera ton och tar lång tid att ladda.

– Ett stort batteri behöver laddas längre än ett mindre vilket kräver att godsterminalerna är utrustade med laddteknik som räcker till många lastbilar som behöver stå stilla långa stunder. Så är det inte idag, säger Mats Alaküla.

Batteritekniken en utmaning

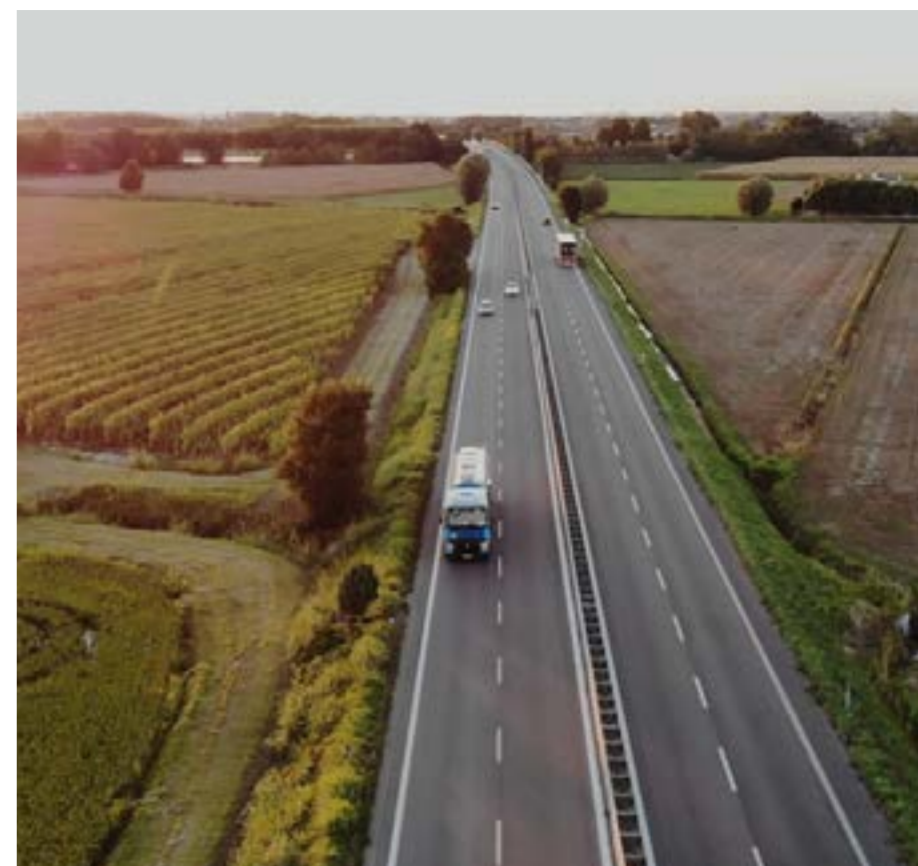
– Batterierna i elbilar som finns på marknaden idag innehåller ofta metaller som är klimatbelastande. Även framställningen av

batterierna är en utmaning eftersom de, utöver att vara miljöpåverkande, också påverkar människans hälsa på ett negativt sätt, säger Mats Alaküla.

Genom ett räkneexempel förklarar Mats Alaküla hur elvägen kan minska behovet av batterier så som de ser ut och fungerar idag:

– Om vi har 600 mil elväg i Sverige, som alltså motsvarar en elvägsbeläggning på 40 procent av landets riks- och europavägnät, så kan det minska batteribehovet med 60 procent, säger Mats Alaküla, som också ser fler vinster med elvägen:

– Utöver tekniken som möjliggör laddning innehåller elvägen olika högteknologiska lösningar som till exempel temperatur- och radarteknik. Detaljerad information av det slaget



Det behövs nya lösningar för att minska belastningen på klimatet från fossila bränslen – en av lösningarna kan vara elvägen, menar Mats Alaküla, professor vid LTH. Foto: Pexels

kan bidra till ökad trafikskärhet, säger han.

Utvecklingen behöver accelerera

Men miljömålen är i fokus, och Mats Alaküla poängterar att om elvägen

ska kunna bidra i omställningsarbetet så behövs ännu högre utvecklingshastighet.

– Satsningen på elväg kan vara ett led i att minska koldioxidutsläppen från

godstrafik, och på sikt även persontrafik, men vi behöver skynda på, nuvarande takt är inte tillräcklig, säger han.

Info Express
Källa: Lunds universitet

BCG: Tre miljoner laddpunkter för elbilar krävs i Sverige fram till 2050

■ Elbilsmarknaden växer ännu snabbare än tidigare beräkningar och med det ökar också behovet av laddpunkter. Enligt beräkningar gjorda av Boston Consulting Group (BCG) kommer det att behövas tre miljoner laddpunkter och 600 stationer för vätgastankning i Sverige år 2050.

– Bristen på offentliga laddningsplatser och otillräcklig laddningsstruktur kan komma att avskräcka svenska konsumenterna från att köpa elbil, säger Mikael Ternhult, Partner och Managing Director på BCG Stockholm och expert på bilindustrin.

I dag står transportsektorn för cirka 30 procent

av alla utsläpp av växthusgaser i Norden. På marknaden för personbilar ses redan en tydlig övergång bort från förbränningsmotorer, drivet av en växande marknad för elbilar. Samtidigt är en snabbare förändring på infrastruktursidan nödvändig för att nå klimatmålen, enligt nya siffror från BCG.

BCG har räknat på vilken omställning som behöver göras om vi ska fortsätta resa och röra oss som vi gör idag. För att nå Nordens klimatmål 2050 krävs då att tolv miljoner, eller 95 procent, av fordonflottan i Norden är elektrifierad.

– Det här kräver en betydande investering i infrastrukturen. Vår analys

visar att det behövs tre miljoner laddpunkter enbart i Sverige för att klara elektrifieringen av fordonflottan och därmed nå klimatmålen, säger Mikael Ternhult, Partner och Managing Director på BCG Stockholm och expert på bilindustrin.

Enligt Energimyndigheten har Sverige i dag 2550 laddstationer med

13 800 laddningspunkter. Det finns därmed ett omfattande behov av en utbyggd infrastruktur för laddning i till exempel bostadsrättsföreningar, vid arbetsplatser och längs med vägnätet. År 2025 förväntas över 90 procent av alla ny sålda bilar i Norden vara antingen elbilar eller hybrider, mer än en fördubbling jämfört med år 2020 då motsvarande siffra var 41 procent.

– EU:s tillkännagivande om att förbjuda försäljning av nya fordon med förbränningsmotor från 2035 är en game changer för den globala fordonindustrin och även för Sverige. Det sätter ordentlig fart på trans-

portsektorn, där alla nu jobbar mot att nå EU:s utsläppsmål för 2050, säger Mikael Ternhult.

När det gäller lastbilar är eldrift många gånger inte möjligt på grund av hög vikt och längre transportsträckor. Här är vätgas ett alternativ och enligt BCG kommer det att behövas 600 vätgasstationer i Sverige 2050.

Skanna och läs rapporten



Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: Boston Consulting Group

EQUIP AUTO AB

DITEC Lackskydd

Vi erbjuder fyra olika lackskydd med garanti som gör din bil blank och lättskött.



Pris från 3995:-

Solfilm till bil

Professionellt monterad solfilm skyddar mot UV-strålar och värme.



Pris från 2750:-

Rostskydd

Alla bilar behöver kompletterande rostskydd. Rostskydda innan det är för sent!



Pris från 6900:-

Equip Auto AB, Cypressvägen 29, 040-21 54 00

Välkommen till Autoexperten!

Hos oss hittar du reservdelar, tillbehör och verktyg till din bil, lastbil, mc, husvagn eller båt.

AUTOEXPERTEN I LUND
Nöbbelövs Mossväg 3, Lund
Tel. 046-30 57 30

AUTOEXPERTEN I MALMÖ
Lundavägen 143, 212 24, Malmö
Tel. 040 - 21 03 30



Autoexperten

Hållbara investeringar ger avkastning



Helsingborgs Hamns elektriska dragbilar är en bra investering både för ekonomin och en mer hållbar verksamhet. Foto: Helsingborgs Hamn

■ Redan ett år efter att den första el-dragbilen togs i drift ser Helsingborgs Hamn en dubbel positiv effekt, minskade produktionskostnader med över 10 procent för el-dragbilarna trots de rekordhög elpriserna, och minskade utsläpp från hamnens produktion. En win-win för alla!

Helsingborgs Hamn har en ambitiös hållbarhetsstrategi och arbetet har pågått i flera år nu. Trots stora investeringar i hamninfrastruktur och moderna miljövänliga arbetsfordon visar hamnen på goda resultat och har en stabil ekonomi. Investeringarna i en hållbar verksamhet har gjorts med eftertanke och på ett ekonomiskt hållbart vis så att det inte belastar hamnens resultat som 2021 visar sex procent ökning gentemot föregående år.

Elektrifiering i fokus

Helsingborgs Hamn har målet att driva en fossilfri produktion 2024 och har investerat stort i olika elektriska lösningar för att komma i mål.

Två egna solcellsanläggningar på sammanlagt 99 MWh som minskar hamnens beroende av köpt el. Byggnationen av en egen fördelningscentral. Investering i 4 el-dragbilar under 2021 som rullar i produktionen.

Testbedd för ny tidsbesparande laddteknik i form av vägskenor från Elonroad Sveriges första el-reachstacker upphandlad, med levereras i slutet av sista kvartalet i år. Investering i ett nytt Terminal Operation System (TOS) för effektivisering av godsflöden. Modern produktionsutrustning som klaffar, ramper och spåranslagningar. I planen ligger även att titta

på potentialen med ett eget batterilager som ger möjligheten att spara och lagra energi för att öka självständigheten och minska belastningen på elnätet.

Samarbete och kunskapsutbyte

För att få så mycket som möjligt ut av hållbarhetsåtgärder har hamnen även skrivit på Helsingborgsdeklarationen, en gemensam kraftsatsning med aktörer från regionens alla delar av logistikkedjan som gemensamt ska accelerera den gröna omställningen mot en klimatneutral produktion inom logistiksektorn till 2030.

Helsingborgs Hamn har även skrivit på det skånska elektrifieringslöftet, ett nationellt regeringsinitiativ där totalt 17 regioner i Sverige lämnat löften om att gemensamt finna förutsättningar för en hållbarare tillväxt genom samarbete, kunskapsutbyte och konkreta projekt.

- För att på bästa sätt nå både våra och Sveriges övergripande hållbarhetsmål krävs att vi samarbetar över gränserna. Det är därför vi investerar och är delaktiga i olika initiativ. Vi delar gärna med oss av våra erfarenheter som vi lärt oss under resan mot Nordens modernaste hamn och tar gärna lärdom av hur andra arbetar mot en hållbarare logistiksektor, säger Bart Steijaert vd på Helsingborgs Hamn.

arbetsfordon. Beräkningar efter att ha haft el-dragbilar i drift i mer än ett år i Helsingborgs Hamn visar en ekonomisk besparing på mer än 10 procent per år gentemot traditionella dragbilar som hamnen driver med HVO 100 bio-diesel, detta trots att södra Sverige sett de högsta elpriserna någonsin under det senaste året. Om nuvarande beräkningar

vidhåller visar de en total besparing av investeringen i el-dragbilar på nästan 20 procent under fordonets livslängd.

- Det är med dessa positiva siffror från våra hållbarhetsinvesteringar som vi nu även har köpt in Sveriges första helt elektriska reachstacker från Kalmar som levereras till hamnen i slutet

av 2022, berättar Bart.

Helsingborgs Hamn satsar på hållbarhet i alla led - effektivare flöden, nöjdare kunder, minskad miljöpåverkan, bättre arbetsmiljö och ekonomiskt hållbara investeringar för framtiden.

Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: Helsingborgs Hamn

MULTIACTIVE BEAUTY FILLER SHOTS

Just nu!
10% rabatt för alla fina läsare av Info Express
Rabattkod: TACK

www.xtakes.se

Rättvisa minimilöner: åtgärder för anständiga levnadsvillkor i EU

■ Ledamöterna väntas godkänna nya regler för att säkerställa att minimilöner ger en rimlig levnadsstandard i EU. Ta reda på mer här.



För att avgöra det kan de använda instrument som:

- en nationell tjänste- och varukorg till realpriser, som kan innehålla olika sociala aktiviteter,
- jämförelse av minimilönen med referensvärden som vanligtvis används internationellt, såsom 60 procent av bruttomedianlönen eller 50 procent av bruttomedellönen,
- jämförelse mellan nettominimilön och fattigdomsgränsen,
- minimilönens köpkraft.

Andra åtgärder som medlemsländernas regeringar behöver vidta inkluderar att:

- främja kollektiva förhandlingar om lönesättning,
- uppdatera lagstadgade minimilöner minst vartannat år, eller högst vart fjärde år för de länder som använder en automatisk indexeringsmekanism,
- genomföra arbetsinspektioner för att säkerställa efterlevnad och åtgärda missbrukande arbetsförhållanden,
- säkerställa att arbetstagare har tillgång till tvistlösning och rätt till upprättelse.

Kommer alla EU-länder att ha samma minimilön?

Nej. Varje land kommer att fastställa nivån på minimilönen baserat på socioekonomiska förhållanden, köpkraft, produktivitetsnivåer och nationell utveckling.

Sverige och andra länder

där lönerna enbart fastställs genom kollektivavtal (se nedan) behöver inte införa en lagstadgad minimilön.

Varför behövs lagstiftning om minimilöner på EU-nivå?

Minimilönen är den lägsta ersättning som anställda ska få för sitt arbete. Även om alla EU-länder har någon form av minimilön täcker denna ersättning i de flesta medlemsländer ofta inte alla levnads-kostnader. Ungefär sju av tio minimilönarbetare i EU hade svårt att klara vardagen under 2018.

Minimilöner i EU idag

Månatliga minimilöner varierade kraftigt inom EU år 2022, från 332 euro i Bulgarien till 2 256 euro i Luxemburg. En av de viktigaste faktorerna till variationen är skillnaden i levnadskostnader.

Det finns två typer av minimilöner i EU-länderna:

- Lagstadgade minimilöner: regleras i lag. De flesta medlemsländer har sådana regler.
- Kollektivt överenskomna minimilöner finns i sex EU-länder – Österrike, Cypern, Danmark, Finland, Italien och Sverige. Här bestäms lönerna genom kollektivavtal mellan fackföreningar och arbetsgivare, i vissa fall finns även minimilöner.

Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: Europaparlamentet

Under flera års tid har parlamentet krävt EU-åtgärder för att säkerställa tillräckliga inkomster för arbetstagare. Fattigdom bland arbetstagare i EU har ökat under det senaste decenniet. Ekonomiska nedgångar, som under covid 19-krisen, visar att minimilöner spelar en viktig roll för att skydda

läglönearbetare som är mer sårbara.

Efter ett förslag från EU-kommissionen om att förbättra minimilönerna, nådde parlamentets och rådets förhandlingar en överenskommelse i juni 2022. Ledamöterna kommer att rösta om de nya reglerna under ple-

narsammanträdet i Strasbourg i september.

Ledamöterna väntar sig att reglerna kommer att leda till att EU-länderna uppnår reallönetillväxt och undviker konkurrens om arbetskraftskostnader på den inre marknaden. Reglerna ska också bidra till att minska löne-

skillnaderna mellan könen. Närmare 60 procent av de som uppstår minimilöner i EU är kvinnor

Vad innebär den nya lagstiftningen?

EU-länder som tillämpar minimilöner måste se till att nivån möjliggör en anständig levnadsstandard.

Antalet obemannade livsmedelsbutiker ökar snabbt i Sverige

■ Mellan september 2021 och maj 2022 öppnades omkring 40 obemannade livsmedelsbutiker i Sverige enligt en kartläggning gjord av tidningen Dagligvarunytt. I maj fanns det 128 helt eller delvis obemannade livsmedelsbutiker i Sverige visat kartläggningen. Enligt Dagligvarunytt finns planer som innebär att antalet obemannade butiker vara på väg att fördubblas. De obemannade butikerna gör att

invånarna även i små byar kan handla på hemmaplan. Ett av de största bolagen inom obemannade livsmedelsbutiker heter Automat med helt obemannade butiker som kunderna med hjälp av sina bank-id kan kliva in i mellan klockan 5 och 23. Användandet av bank-id stänger dock ute ägare av sommarhus som bor i andra länder och som inte kan få svensk bank-id. Förra året hade 38 152 svenska fritidshus

utländska ägare, främst från Norge, Danmark och Tyskland. Idag finns en rad aktörer inom helt eller delvis obemannade butiker där de stora livsmedelskedjorna främst satsat på en hybridvariant: Automat, Lifvs, Pressbyrån Go, Coop Mini. Seven 24, Ica To Go, 24 Food och 24-sju.

Info Express
E: hello@infoexpress.se
Källa: News Öresund



AutoMats obemannade butik i Skåne Tranås i sydöstra Skåne. Foto: News Öresund

På jakt efter en hållbar livsmedelssektor

■ Nya sorters proteiner, vilda bär och experimentell livsmedelsframställning. Kan det vara nyckeln till en hållbarare livsmedelsproduktion? Innovationscentret FINEST tänker undersöka saken i ett fyraårigt projekt.



Produktionen av maten som håller oss vid liv, är dessvärre också en betydande orsak till världens miljö- och klimatpåverkande utsläpp. Det behövs därför nya idéer och innovationer för att ta livsmedelsproduktionen i hållbar riktning.

Just detta jobbar centrumbildningen FINEST för. Tillsammans med Chalmers Tekniska Högskola, forskningsinstitutet Rise och 15 aktörer ur livsmedelsbranschen deltar nu Uppsala universitet i ett fyraårigt centrum där man tittar närmare på hur produktionen av mat ska kunna göras hållbar ur såväl miljömässigt, ekonomiskt som socialt perspektiv. Postdoktor Helena Fornstedt har skrivit en av-

handling om innovationsmotstånd. I projektet har hon riktat in sig på att kartlägga det som kallas proteinskiftet.

– Vi behöver både äta och producera mat annorlunda än i dag för att komma till rätta med problemen och det behövs en öppen debatt om hur det ska gå till. För vi behöver byta ut det röda köttet eller åtminstone äta mindre av det på grund av att produktionen av det släpper ut så mycket.

Så just nu tittar vi på det innovationssystem som byggts kring växtbaserade proteiner, säger hon.

Tre innovationsområden
Proteinskiftet med baljväxter i fokus är ett av

projektets tre huvudsakliga innovationsområden, varav de övriga två handlar om experimentell matproduktion samt hur man bättre kan nyttja de vilda bär som finns naturligt i de svenska skogarna.

Thomas Lennerfors, som är professor i industriell teknik, leder ett arbetspaket inom centret. Han ger flera konkreta exempel på hur livsmedelssektorn kan innoveras i hållbar riktning.

– När det gäller proteiner så är tanken att de ska baseras på främst baljväxter och kunna odlas i Sverige så att vi inte bidrar till problemen med sojaodlingar. Vi försöker också ha med lustaspekten när vi tittar på detta,

så att man kan skapa välsmakande produkter med bra textur. Sedan borde vi kanske utnyttja de bär som växer här i landet bättre. I dag plockas bara ungefär fem procent av de vilda bären som finns i Sverige, och en stor del av dessa exporteras sedan, säger han.

Projektets mål är alltså både en hållbarhetsfråga och en industrifråga. Dels för att livsmedelsproduktion här bidrar till en större mängd närproducerat, dels för att detta i sig skapar arbetstillfällen på plats i Sverige. Det gäller därför att undersöka hur de vilda råvaror som redan finns i Sverige, kan förädlas till nya produkter här. Men också att kickstarta igång en större inhemsk produk-

tion av baljväxtbaserade produkter.

– Det har kommit väldigt mycket nya produkter de senaste åren, några av dem med svenskodlade ärtor, men där man behövt processa produkten i ett annat land. Men från årsskiftet finns en anläggning i Sverige som klarar det, säger Helena Fornstedt.

Experimentell anda

Men det behövs också helt nya idéer för att styra om livsmedelskutan i hållbar riktning. Och det är här det experimentella spåret i projektet kommer in i bilden. Här kommer det att handla mycket om hur man kan gå från jordbruk till att undersöka hur man kan odla mat i artificiella miljöer för att minska beroendet av odlingsbar mark.

– Detta är ett rätt öppet spår än så länge. Vi kommer också att problematisera begreppet hållbarhet och undersöka vad man menar med olika påståenden, säger Thomas Lennerfors.

I projektet samarbetar man med 15 aktörer inom den svenska livsmedelsbranschen. Men man vänder förstas också blickarna ut mot världen och se vad som händer på området i olika länder, och om man kan lära av andras matproduktionsystem.

– Ofta blir det rätt smala studier inom forskningsvärlden. Men behovet är stort av ett bredare an-

slag och att göra detta i samråd med de aktörer som finns, säger Thomas Lennerfors.

Helena Fornstedt är inne på samma spår:

– Det är väldigt bra att kunna få diskutera med dem och få del av deras syn på branschen och de problem som de ser. Sen är det viktigt att vi har på oss forskningsglasögonen och så långt det går förmår se olika perspektiv och hur de kan stå i konflikt med varandra, säger hon.

Ställa om till baljväxtproduktion

För det behövs en hel del förbättringar för att skapa innovation som leder till hållbarhet inom livsmedelssektorn. Ska bönder våga ställa om till baljväxtproduktion, pekar mycket på att det kommer att behövas bättre garantier för att man faktiskt får sälja det man producerat. Något som också kan hänga ihop med vad som är möjligt att göra med baljväxterna. Helena Fornstedt:

– Många pratar om att det behövs godare och bättre produkter, så att de lockar också dem som kanske inte tänker bli veganer men som ändå vill äta mindre kött. Priset är också en viktig fråga, kött är ju i dag subventionerat, medan vegetariska produkter inte är det.

Info Express
hello@infoexpress.se
Källa: Uppsala universitet
- Anna Hedlund

xtakes
www.xtakes.se



Furnitures_

Maxus familje-SUV maxad med utrustning



*Europas första el-drivna pick-up är snart **här!***

***Kom in till oss så
berättar vi mer!***

Agnesfridsvägen 129 Malmö

 MIMIC