

# Ekosofias Nyhetsbrev

JUNI 2016 - TJUGOFJÄRDE ÅRGÅNGEN

## **STRID OM SKÄRPTE KRAV PÅ SOPFÖRBRÄNNINGSANLÄGGNINGAR**

Naturvårdsverket vill höja kraven på sopförbränningsanläggningarna och införa konstant mätning av giftiga utsläpp av dioxiner och furaner. Vissa mätningar har indikerat att de giftiga ämnena som släpps ut i Sverige kan vara högre än tidigare mätningar visat. Likaså har importen av sopavfall fördubblats de senaste åren.

- Vi tycker inte att de mätningar som görs enligt EU-lagstiftningen räcker eftersom man bara behöver mäta två gånger per år och då vet man väldigt lite om utsläppen resten av året, säger Staffan Asplind, Naturvårdsverket.

- Det har visat sig att utsläppen varierar ganska mycket över året, säger Staffan Asplind.

Mellan 2012 och 2015 dubblerades sopavfall-importen i Sverige från 800 000 ton till 1,6 miljoner ton. Naturvårdsverket vill nu försäkra sig om att vi inte får ökade miljögifter av den här importen.

*Sveriges Radio*

## **REGERINGEN UTREDER SKATT PÅ AVFALLSFÖRBRÄNNING**

Regeringen har tillsatt en utredning som ska se över behovet av en skatt på avfallsförbränning. Frågan om den stora mängden importerat avfall som förbränns i energianläggningar i Sverige har länge varit debatterad. Bland annat menar Återvinningsindustrierna att mycket av det som kunde ha återvunnits istället eldas upp.

Utredningen ska analysera förutsättningarna för avfallsförbränning i Sverige och hur förbränning och import påverkas av nuvarande ekonomiska styrmedel, rådande EU-reglering och av förhållanden i branschen. I utredningen ingår också att titta på hur anläggningar för förbränning av avfall påverkas om de inte ingår i EU:s handelssystem för utsläppsrätter efter 2020. Utredaren får föreslå en skatt, ett annat ekonomiskt styrmedel eller ändra ett existerande styrmedel. Resultatet av utredningen ska redovisas senast 1 juni 2017.

## **FORTFARANDE HÖGA HALTER MILJÖGIFTER I SVENSKA UTTRAR**

Halterna av det miljöfarliga ämnet PFOS ser inte ut att ha minskat i de svenska uttrarna, trots att det är ett ämne som håller på att fasas ut i Sverige. Det visar nya analyser av PFOS och andra så kallade högflourerade ämnen.

Ansvarig för den nya studien är Anna Roos på enheten för miljögiftsforskning vid Naturhistoriska riksmuseet. Hon har bland annat analyserat halterna av PFOS i över 300 uttrar, som ligger packade i plastpåsar i frysarna på museet.

År 2013 publicerades en studie där Anna Roos och hennes kollegor hade analyserat högflourerade ämnen i kropparna på över hundra uttrar, varav de flesta är trafikdödade, framför allt från södra och mellersta Sverige.

Men nu har de gjort fler analyser för att se hur det ser ut över hela landet. Och till Anna Roos förvåning hade halterna av PFOS inte minskat i uttrarna, trots att ämnet har slutat användas i till exempel brandskum.

- Jag hade nästan förväntat mig, eller hoppats i alla fall, att se en minskande trend nu i och med att en del av produktionen faktiskt fasats ut, säger Anna Roos.

PFOS har förbjudits i flera steg. Därför borde ämnet ha minskat, menar Anna Roos.

- Jag kan tänka mig att det delvis beror på att de är extremt hållbara ämnen. De bryts inte ner i miljön. Ett exempel är ett ämne som används vid tillverkning av teflon.

*Sveriges Radio*

## MILJÖFÖRSTÖRING OROAR MEST

Årets SOM-rapport från Göteborgs universitet visar att svenska folkets största orosmoln är miljöförstöring (89 procent) och klimatförändringar (85). I botten på listan med totalt tjugo ämnen finns oron för ett nytt världskrig (44 procent) och ökad alkoholkonsumtion (42).

81 procent upplever ökad främlingsfientlighet som mycket eller ganska oroande. 80 procent känner detsamma om ökad rasism, medan andelen som oroas för ett ökat flyktingantal ligger på avsevärt lägre 64 procent. Forskarna lyfter även fram ett annat ämne, oron för ökad antibiotikaresistens, där 71 procent är mycket eller ganska oroade. Folk med hälsoutbildning är dock betydligt mer oroliga (88 procent) över det som WHO klassar som ett av de allvarligaste hoten mot global folkhälsa.

## MILJÖMÅLSBEREDNINGEN: NYA UTSLÄPPSMÅL OCH EN KLIMATSTRATEGI

Miljömålsberedningen har nu lämnat sitt slutbetänkande om klimatpolitiskt ramverk och en samlad luftvårdspolitik till regeringen. I ett tidigare delbetänkande från februari föreslogs ett nytt klimatpolitiskt ramverk och en klimatlag. Bland de nya klimatmålen märks:

- Utsläppen utanför EU:s handelssystem ska år 2030 vara minst 63 procent lägre än utsläppen 1990.
- Senast år 2040 ska utsläppen vara minst 75 procent lägre än år 1990.
- Utsläppen för inrikes transporter ska år 2030 vara minst 70 procent lägre jämfört med 2010 års nivå.

Miljömålsberedningen bedömer att klimatfrågan behöver integreras i arbetet i alla politikområden och sektorer och på alla nivåer i samhället. Därför föreslås att regeringen i samband med nästa översyn av respektive samhällsmål ser över och vid behov omformulerar målen så att de är förenliga med klimatmålen.

Ett stort fokus ligger på transportsektorn, som i dag står för hälften av alla utsläpp utanför EU:s handelssystem. En viktig del i det långsiktiga omställningsarbetet är ett mer effektivt och klimatsmart transportarbete. Beredningen lämnar flera förslag för att bidra till en sådan utveckling, bland annat att gång-, cykel- och kollektivtrafik ska göras till normgivande i planeringen i större tätorter.

- Sveriges ambition att vara ett föregångsland i klimatomställningen bör vara ett övergripande mål för närings- och innovationspolitiken.

Knappt 40 procent av de svenska klimatutsläppen ingår i dag i EU:s system för handel med utsläppsrätter. Beredningen anser att handelssystemet behöver skärpas, liksom EU:s klimatmål till 2030. Sverige bör fortsatt vara drivande i EU för att ändra energiskattedirektivet och andra relevanta regler för att öka styrningen mot lägre utsläpp.

- Det är glädjande att en bred majoritet av riksdagen ställer sig bakom betänkandet. Sverige ska vara ett ledande land i arbetet med att förverkliga de ambitiösa målsättningarna i klimatavtalet från Paris, och då behövs en strategi med tydliga mål, säger Isabella Lövin, minister för internationellt utvecklingsamarbete och klimat.

Miljömålsberedningen slutbetänkande inkluderar även en strategi för en samlad luftvårdspolitik, med konkreta förslag till styrmedel och åtgärder.

- Luftföroreningarna i Sverige bidrar till runt 5 500 förtida dödsfall per år och medför stora samhällsekonomiska kostnader. Miljömålsberedningens förslag kan bidra till att både hantera de specifika utmaningarna inom luftvårdsområdet, men även att reducera vår påverkan på klimatet, säger miljöminister Karolina Skog.

Miljömålsberedningen presenterade en del av utredningen på DN Debatt och avslutar där med:

"Bakom våra förslag har vi en bred enighet över parti- och blockgränser och hoppas därmed sända en tydlig signal till näringsliv, kommuner, regioner och medborgarna i Sverige om klimatpolitikens framtida inriktning - oavsett regering. Vi uppmanar nu sittande och kommande regeringar att vidta nödvändiga åtgärder för att nå våra mål och därmed axla Sveriges del i det gemensamma globala ansvaret för att förhindra en farlig klimatförändring."

## **ENERGIÖVERENSKOMMELSE I HAMN:**

### **MÅLET ÄR 100 PROCENT FÖRNYBAR ELPRODUKTION TILL 2040**

Efter intensiva förhandlingar har regeringen och delar av alliansen: M, C och KD, nu enats om Sveriges långsiktiga energipolitik, där det övergripande målet är att den svenska elproduktionen ska vara 100 procent förnybar senast till år 2040.

– Jag är väldigt glad och nöjd över att kunna presentera den första breda blocköverskridande överenskommelsen om Sveriges långsiktiga energiförsörjning, säger energiminister Ibrahim Baylan (S). Samtidigt kommer den så omdebatterade effektskatten att avvecklas stegvis under en tvåårsperiod med start 2017, något som kärnkraftsägarna krävt för att alls få ekonomi i att driva de kvarvarande reaktorerna vidare efter 2020. Rickard Nordin, energipolitisk talesperson för Centerpartiet, jämför dagens överenskommelse med Alliansens överenskommelse 2009:

– Den här är bredare, och det gör att det finns en helt annan stabilitet. Tanken är att det här ska hålla över val.

Även Lise Nordin, energipolitisk talesperson för Miljöpartiet, menar att det just är bredden som är det viktigaste, att fem partier från båda sidor blocken nu står bakom att Sverige ska ha ett mål om 100 procent förnybar elproduktion till år 2040. Hon tror dock att det kommer gå betydligt fortare än så.

Kommentarerna till dagens energiöverenskommelse har överlag varit positiva.

– Vi välkomnar att en bred parlamentarisk överenskommelse om Sveriges framtida energipolitik har uppnåtts. Den ger oss den förutsägbarhet vi behöver, säger Magnus Hall, vd för Vattenfall.

– Förnybart-branschen har visat att den kan leverera och i dag är vi väl rustade för att kunna ersätta den elproduktion som faller bort när befintlig kärnkraft går ur drift. Det klarar vi tidigare än till 2040, men det viktiga är att Sverige nu tydliggör inriktningen för vårt energisystem och tar ledarskapet för en hållbar omställning. Det skickar en tydlig signal till omvärlden att Parisavtalet sätter takten och är möjligt att uppnå, säger Linda Burenius Magnusson, ordförande i nätverket 100% förnybart.

## **PASSIVITET MYCKET DYRARE ÄN EFFEKTIVA KLIMATÅTGÄRDER**

I dag avkrävs den som förespråkar skärpta mål och styrmedel i klimatpolitiken bevis för att dessa är lönsamma. Det är absurt. All forskning visar att passivitet är det klart dyraste. Därför bör den som förordar oförändrad politik kunna visa att den är samhällsekonomiskt lönsam. Det skriver de två miljöforskarna vid KTH, Eva Alfredsson och Mikael Karlsson, i en debattartikel i Dagens Nyheter. Klimatpolitiken i hela världen behöver skärpas om målen i Parisavtalet ska kunna nås. Medan USA, Kina och EU nu skickar olika signaler i frågan är sju partier i Sverige överens om en ny klimatlag och nya mål. Men när Miljömålsberedningen nu slutförhandlar vilka åtgärder som behöver vidtas för att nå målen så dyker den sedvanliga frågan upp inom beredningen: Vad kostar det? Kostnaderna är förstas centrala och det är viktigt att identifiera de verksamma åtgärder som på sikt är billigast. Problemet är att frågorna inte samtidigt ställs, om vad det kostar att inte vidta åtgärder, och om klimatpolitiken kan medföra nytta för samhället utöver en lägre klimatnota. I en ny rapport, "Klimatpolitik under osäkerhet – kostnad och nytta, bevis och beslut", undersöker vi följderna av denna snäva analys.

En av våra slutsatser är att måleffektivitet måste sättas före kostnadseffektivitet när åtgärder utformas. Utsläppen måste minskas mycket snabbt. Det är dyrt att vänta med att genomföra verksamma åtgärder.

Vi ser till följd av detta att bevisbördan i politiken behöver förändras. Mot bakgrund av att all forskning visar att passivitet är det klart dyraste anser vi att den som förordar oförändrad politik tvärtom bör hållas ansvarig för att visa att en oförändrad politik är samhällsekonomiskt lönsam. Utan en sådan principiell förändring av bevisbördan består uppförsbacken i klimatpolitiken, med följden att åtgärder fördröjs och kostnaderna ökar.

## **SOLENERGI HAR BLIVIT ETTA I USA**

Investeringarna i solenergi i USA sker nu snabbare än investeringarna inom alla andra energislag tillsammans. Det framgår av statistik från Solenergiförbundet, SEIA och GTM Research som är en del av Greentech Media.

Under årets första kvartal installerades 1 665 megawatt solenergi i USA, vilket betyder att anläggningarna utgjorde 64 procent av alla nytillskott till elmarknaden.

Priset på solenergi föll med 8,8 procent under första kvartalet.

Priset har sjunkit tack vare billigare solpaneler men på också på grund av att installationskostnaderna blivit lägre. Avgifterna för tillstånd har också blivit lägre.

Rapporten bedömer att det under helåret kommer att installeras 14,5 gigawatt, vilket skulle motsvara en ökning med 94 procent jämfört med ifjol.

*Dagens Industri*

## **ESKILSTUNA STORSATSAR PÅ ELBUSSAR**

Eskilstuna har nu bestämt sig för att göra en storsatsning på elbussar i tätortstrafiken. Efter ett halvårs pilotförsök med två batteribussar går man vidare med en satsning på ytterligare tio elbussar i kollektivtrafiken. Därmed blir Eskilstuna en av de ledande städerna i Sverige när det gäller elbussar.

– Elbussarna är inte bara ett klimatanpassat alternativ. De minskar också bullret och därmed får vi trevligare gatumiljö och tystare boenden i stan, säger Anna Bergfors Fall, chef på trafikavdelningen, Eskilstuna kommun.

De aktuella bussarna laddas nattetid i depå och det tar cirka tre till fem timmar att ladda fullt. Körsträckan är upp till 30 mil på en laddning.

– Fördelen med bussar som laddas en gång per dygn jämfört med bussar som snabbbladdas längs med linjen, är att de inte kräver någon stor och kostsam infrastruktur. Det innebär också att det inte blir några ingrepp i stadsmiljön, framhåller Bengt Karlsson, affärschef för Transdev i Eskilstuna.

De nya bussarna beräknas att tas i trafik under mitten av 2017 och har kapacitet för 70 personer, varav 29 sittande samt plats för barnvagnar och rullstol.

## **ETTÅRSJUBILEUM FÖR ELBUSSAR I GÖTEBORG**

Efter ett år med eldriven busstrafik på linje 55 i Göteborg står det klart att förväntningarna infriats med marginal. Det konstaterar parterna bakom det uppmärksammade ElectricCityprojektet i Göteborg. Bussar och hållplatser får höga betyg från både resenärer och förare och tekniken har fungerat med hög tillförlitlighet. Antalet genomförda resor är nu uppe i cirka 1,2 miljoner resenärer.

Enligt Västtrafik är resenärerna överlag väldigt nöjda. Att bussarna körs på förnybar el ses som positivt. Cirka 80 procent av resenärerna uppskattar att det finns gratis Wi-Fi ombord och hela 93 procent upplever att ljudnivån ombord på bussarna är behaglig.

– De nya lösningar vi testar på linje 55 kan sedan spridas till andra delar av kollektivtrafiken och komma alla våra kunder till godo, säger Lars Backström, vd Västtrafik.

Av Keolis undersökningar framgår det att även bussförarna ser den låga ljudnivån som en av de viktigaste fördelarna med eldriften, både för att den bidrar till en bättre arbetsmiljö men också för att den uppskattas av resenärerna. Att bussarna är utrustade med så kallad zone management som automatiskt begränsar hastigheten i vissa områden upplevs positivt och ökar säkerheten.

*Bussmagasinet*

### **NU FÖRBJUDS ÄLDRE BILAR OCH MOTORCYKLAR I PARIS**

Från och med den 1 juli blir det i Paris totalförbud under vardagar för bilar som är 20 år eller äldre. De styrande i den franska huvudstaden vill en gång för alla få bukt med problemen med smog.

Paris har länge brottats med trafikkaos och smog. Staden har tidigare pratat om att förbjuda äldre bilar och så sent som för två år sedan inledde man en period med "varannandagskörning", det vill säga att endast bilar med jämn slutsiffra i registreringsnumret fick köra i staden under dagar med jämn datumsiffra medan bilar med ojämn slutsiffra endast fick köra ojämna dagar.

Nu tar de styrande i Paris till ännu en åtgärd för att komma tillrätta med utsläppen och luftföroreningarna. Enligt franska Le Monde påbörjas ett nytt förbud den 1 juli som går ut på att alla bilar registrerade före 1997 samt alla motorcyklar registrerade för 1999 bannlyses från stadens gator under vardagar. Den som bryter mot förbudet riskerar böter på över 300 kronor, ett belopp som från och med 1 januari 2017 näst intill fördubblas.

Ungefär tio procent av Paris bilpark drabbas av förbudet.

Från och med 2020 blir förbudet mycket hårdare, då bannlyses alla bilar registrerade innan 2010, det vill säga tio år och äldre. Då blir det betydligt fler bilar än ovan nämnda tio procent som drabbas.

### **LANDVETTERS NYA TAXIPARKERING MINSKAR UTSLÄPP**

Göteborg Landvetter Airport har invigt en ny taxiparkering som ska bidra till att minska utsläppen från väntande taxibilar.

Genom ett nytt digitalt system kallas bilarna från olika bolag fram till nya körningar i tur och ordning, oavsett var de står på parkeringen. Vid den gamla taxiparkeringen fick bilarna stå på kö, vilket medförde en mängd starter och stopp för bilarna.

Med det nya framkallningssystemet kommer de mest miljöanpassade fordonen att premieras och få förtur i kön. Fordon som drivs av el eller med biogas kommer att kallas fram före andra taxibilar.

Det nya systemet bidrar till att bolagen får incitament att uppgradera sin flotta med fler CO<sub>2</sub>-neutrala fordon, eftersom dessa får förtur i kön och ger chans till fler kunder.

I anslutning till den nya taxiparkeringen har Vattenfall en snabbbladdare för bilar och i närheten har även Fordonsgas en tankstation.

### **NISSANS BRÄNSLECELLSBIL TANKAR ETANOL**

Nissan lanserar nu en bränslecellsbil som tankas med etanol i stället för vätgas. En full tank ska räcka för 600 km körsträcka.

Etanolen omvandlas i en reformer till vätgas som matas till bränslecellen och där tillsammans med syre från luften alstrar el.

Den största skillnaden mot konkurrenternas lösning är att bilen kan tankas inom ramen för en redan utbyggd infrastruktur för bilbränslen. Etanol i olika blandningar med bensin har funnits på marknaden ett bra tag och kräver till skillnad mot nya vätgasmackar inga större omställningar på bensinstationerna. Ännu har Nissan inte till fullo löst problemet med att systemet arbetar vid hög temperatur. Det betyder att innan det kommit upp i rätt arbetstemperatur så är verkningsgraden låg.

Biltillverkaren räknar med att kunna släppa ut fordon på marknaden med denna bränslecellslösning omkring 2020. De japanska biltillverkarna Toyota och Honda har satt som mål att marknadsföra sina bränslecellsbilar i samband med de olympiska spelen det året. Nissan vill sannolikt haka på det tillfället till uppmärksamhet.

*Ny Teknik*

## TALLOLJEDIESEL SVANENMÄRKS

Preems dieselbränsle Evolution plus, som blandas med tallolja, blir Svanenmärkt. Det är första gången ett flytande drivmedel klarar Svanens tuffa krav för miljömärkning.

– Vi är oerhört stolta och ser detta som ett kvitto på vårt arbete med hållbarhet, säger Preems vd Petter Holland.

Drivmedelskoncernen Preem har satsat hårt på att ge det fossila dieselbränslet en grönare profil. År 2011 lanserades Evolution diesel, världens första bränsle med bioinblandning av tallolja, som är en biprodukt i massaindustrin.

Talloljedieseln blandades i fossil diesel i andelar som gradvis ökade upp till 35 procent. Sedan 2014 finns en särskild kvalitet med 50 procents blandning. Den kallas Evolution plus och går att tanka på ett 100-tal av Preems stationer. Det är detta bränslet som nu blir Svanenmärkt.

I början gjordes Preems Evolution diesel av enbart tallolja, men nu används också andra råvaror, som slakterirester.

Tallolja är en förnybar råvara. Svanen, Nordens officiella miljömärke, kräver att den förnybara råvaran ska vara spårbar så den inte hotar biologiskt mångfald. Därför tillåts exempelvis inte palmolja, trots att den är förnybar. Detta eftersom den leder till skövling av skog och därmed hotar biologiskt mångfald.

Bränslet går under samlingsnamnet HVO – hydrerade vegetabiliska oljor – och räknas till andra generationen biodrivmedel. Det har samma kemi som fossil diesel. Det gör att de två bränsletyperna kan blandas utan krav på särskilda pumpar eller modifierade bilar.

Även om Preems bästa diesel har 50 procent förnybar andel, så är en lika stor andel fossil. Hur resonerar ni kring det?

– Dieselfordon står för ungefär 50 procent av drivmedelsanvändningen i Sverige. Det behövs alltså ett alternativ som är ett bra val för miljön för alla dessa fordon. Visst skulle vi vilja att 100 procent var förnybar, men i dag räcker inte den förnybara råvaran till för att ersätta all fossil diesel som används i Sverige. Svanen kräver att dieseln både har låga klimatutsläpp och innehåller en stor andel förnybara råvaror och vi skärper regelbundet kraven, förklarar Eva-Lotta Lindholm, produktspecialist på Svanen.

*Dagens Nyheter*

## NU TAR LASTBILARNA HJÄLP FRÅN OVAN

Nu har Sverige invigt världens första elektriska väg i Sandviken i Gävleborg. Projektet är resultatet av ett brett samarbete mellan näringsliv och offentlig sektor, däribland Scania, Siemens, Trafikverket, Energimyndigheten, Region Gävleborg, Vinnova samt Sveriges regering.

Projekt Elväg E16 är en 2 kilometer elektrifierad vägsträcka på Europaväg 16. Två lastbilar ska under två år köras för att se hur väl anläggningen fungerar i vanlig trafik under olika väderförhållanden.

Lastbilarna är utrustade med särskilda strömavtagare på taket, pantografer, som automatiskt fälls upp mot kontaktledningarna när de kommer till teststräckan. 750 volt likström leds till lastbilens elhybridsystem.

Strömavtagaren kan koppla upp sig automatiskt i hastigheter upp till 90 kilometer i timmen. Tekniken liknar den som spårvagnar använder, men lastbilarna kan köra både på el och diesel. När lastbilarna lämnar den elektriska delen kopplas pantografen ut och bilen drivs av den batteridrivna elektriska motorn eller en förbränningsmotor. Samma sak händer när föraren vill köra om ett annat fordon på den elektriska vägen.

– Elvägar tar oss ett steg närmare fossilfria transporter och har en potential att nå nollutsläpp av koldioxid. Det är ett sätt att utveckla miljösmyrt transporter i det befintliga vägnätet. Det kan bli ett bra komplement till dagens väg- och järnvägstrafik, säger Lena Erixon, generaldirektör Trafikverket.

– Elvägar är ytterligare en pusselbit i framtidens transportsystem och i synnerhet för att göra den tunga transportdelen långsiktigt fossilfri. Detta projekt visar också på vikten av att alla aktörer på området samarbetar, säger Erik Brandsma, generaldirektör Energimyndigheten.

*Infrastrukturnyheter*

## ÖVER TUSEN KOMMUNANSTÄLLDA LEASAR PERSONALCYKEL

Elcyklarna blir mer och mer attraktiva som transportmedel. Efter Göteborgs Stads satsning från 2012 på en cykelförmån för sina anställda, har nu fler än tusen personer leasat en personalcykel. Och elcyklarna blir allt mer populära. Av de 185 medarbetare som nappat på erbjudandet i år valde 122 cykel med el. De anställda erbjuds att hyra en ny cykel för att sedan kunna köpa loss den till ett bestämt pris. De får även ett bidrag på 500 kronor per år i tre år för inköp av cykelutrustning.

Satsningen fick en lite trevande start, med 100 cyklar under 2013, för då gällde inte erbjudandet stadsdelsförvaltningarna. När de kom med 2014 ökade intresset ordentligt. Och nu är alltså tusenvallen sprängd.

Målet när satsningen startade 2013 var att två procent av stadens medarbetare skulle ha en personalcykel. Ett mål som nu är uppnått.

*Vårt Göteborg*

## FÄRRE UNDERENTREPRENÖRER FÖRBÄTTRAR HÅLLBARHETSARBETET

Veidekke har som första byggbolag i Sverige beslutat att endast tillåta underentreprenörer i två led. Syftet är att minska risken för att oseriösa byggbolag får uppdrag åt Veidekke.

– Det innebär att vald underentreprenör inte kan leja bort arbetsuppgifter mer än ett led från sig själv. Den utökade kontrollen kommer att kräva resurser men vi ser att det ger resultat, säger Jimmy Bengtsson, vd Veidekke Sverige.

Beslutet syftar till att undvika långa kedjor av underentreprenörer och på så vis öka kontrollen på byggarbetsplatserna. Veidekke menar att underentreprenörerna måste kunna konkurrera på samma villkor. Annars uppstår oschysst konkurrens när en del företag inte betalar skatt, inte följer kollektivavtal eller arbetsmiljöregler.

Utvecklingen de senaste 20–30 åren i kombination med globaliseringen har gjort att det uppstått lager av företag under huvudentreprenörerna, berättar Lennart Weiss, kommersiell direktör på Veidekke. Riskerna är att kontrollen över efterlevnad av arbetsmiljö, kollektivavtal och skattebetalningar försvåras. Beslutet får även konsekvenser för miljöarbetet, enligt Lennart Weiss.

– Respekten för miljöhantering ökar när vårt eget företag får större kontroll över hela kedjan.

Veidekkes beslut påverkar dock inte inköpskedjor för material.

Veidekke har haft SEB:s nya kontorshus i Solna som pilotprojekt och där har det fungerat med goda resultat. Redan 2013 införde Veidekke Entreprenør i Norge en regel om underentreprenörer i max två led. I Sverige ska den nya regeln vara fullt implementerad inom ett år.

## SÅ SKA FÖRETAG JOBBA MED MILJÖMÅL

Ett nytt nätverk för hållbarhetschefer i företag ska driva på näringslivets arbete med de svenska miljömålen. Dessutom ska nätverket knyta an till FN:s 17 mål för hållbar utveckling och olika rapporteringsinitiativ.

Nätverket lanseras av Annika Helker Lundström, nationell miljömålssamordnare för näringslivet, under Almedalsveckan. Syftet med nätverket är kunskaps- och erfarenhetsutbyte för företagen och att sätta de svenska miljömålen i relation till nya hållbarhetsinitiativ som dyker upp både i Sverige och internationellt.

– Vi kommer att ha ett första möte i september och sen ser jag framför mig att vi träffas två till tre gånger om året. Nätverket vänder sig i dagsläget bara till företag. Förutom kunskapsutbyte kommer nätverket också att ge företagen möjligheter att lämna input till hur miljömålssystemet skulle kunna förändras för att passa företagen bättre, säger Annika Helker Lundström till Aktuell Hållbarhet.

De företag som inledningsvis medverkar i nätverket presenteras under lanseringen i Almedalen. Redan i dag kan Annika Helker Lundström avslöja att ABB, Axfood och Ikea deltar i nätverket.

## OBEMANNAD SOLCELLSBÅT KROSSAR ATLANTEN

"Solar Voyager" är en soldriven robotbåt som nu är på god väg att korsa Atlanten. Om båten lyckas ta sig fram blir den det första förarlösa fordonet som gör resan.

Båten lämnade hamn i början av juni och befinner sig nu omkring 1 000 km utanför Bostons kust. Den har ytterligare cirka 4 000 km framför sig innan den anländer till Portugal. Båtens hastighet är i en lugn gångfart (3,5 km/timmen) och den drivs enbart av solceller.

[www.egenel.se](http://www.egenel.se)

### Grundläggande miljöutbildning – 14 september 2016

Från hot till möjligheter med trovärdigt miljöarbete – en halvdag om hållbarhet; grundläggande miljöfakta, miljöarbete och företagande.

Seminarier ger grundläggande miljökunskap samtidigt som det skapar ökad medvetenhet om miljöarbetet och dess möjligheter.

Se vår hemsida för närmare detaljer – [www.ekosofia.se](http://www.ekosofia.se)

### Kommunikation för miljö och hållbar utveckling – 28 september 2016

En stark och trovärdig hållbarhetsprofil är i dag en avgörande framgångsfaktor för många företag och organisationer. Men hur går man tillväga – vad är tillåtet och otilåtet i marknadsföringen, vilka krav ställer omvärlden och hur lyckas man på bästa sätt förmedla att man har ett seriöst hållbarhetsarbete till medarbetare, kunder och andra intressenter.

Ett seminarium med workshop. Se vår hemsida för närmare detaljer –

[www.ekosofia.se](http://www.ekosofia.se)

### Parisavtalet – risker och möjligheter för företag

Ekosofia arrangerar seminarier och föreläsningar med anledning av FN:s klimatavtal i Paris. Vi redovisar de viktigaste överenskommelserna och besluten, liksom hur det påverkar näringsliv och företagande.

Se vår hemsida för närmare detaljer – [www.ekosofia.se](http://www.ekosofia.se)

### Agenda 2030 – FN:s globala hållbara utvecklingsmål

Ekosofia arrangerar seminarier och föreläsningar med anledning av FN:s nyligen beslutade mål för hållbar utveckling.

Vi redovisar de viktigaste slutsatserna, liksom hur det påverkar näringsliv och företagande.

– Vi är den första generationen som kan utrota fattigdomen och den sista som kan bekämpa klimatförändringarna, säger Ban Ki-moon, generalsekreterare i FN.

Ekosofias nyhetsbrev utkommer med 11 nr/år. Ansvarig utgivare är Bill Romanus.

För mer information om nyhetsbrevet kontakta Bill Romanus, [romanus@ekosofia.se](mailto:romanus@ekosofia.se).

För information om Ekosofia AB och våra tjänster kontakta Magnus Ruberg, [magnus.ruberg@ekosofia.se](mailto:magnus.ruberg@ekosofia.se).

### Kort om Ekosofia AB

Ekosofia AB är ett kunskapsföretag som verkar för hållbar utveckling.

Detta gör vi genom att erbjuda våra kunder att med hjälp av ett ökat miljömedvetande – ekosofi – nå såväl social och ekonomisk som ekologisk framgång.

Planerat och trovärdigt miljöarbete är vår metod.

Kommunikation – att åstadkomma dialog – är vårt främsta verktyg.

Vi arbetar som konsulter, projektledare och kvalificerade rådgivare.

Ekosofia AB grundades 1993 av Bill Romanus och Magnus Ruberg.

För ytterligare information – [www.ekosofia.se](http://www.ekosofia.se)