

FREMME AF BÆREDYGTIGE LIVSSTILE I EN KLIMAKRISE

...



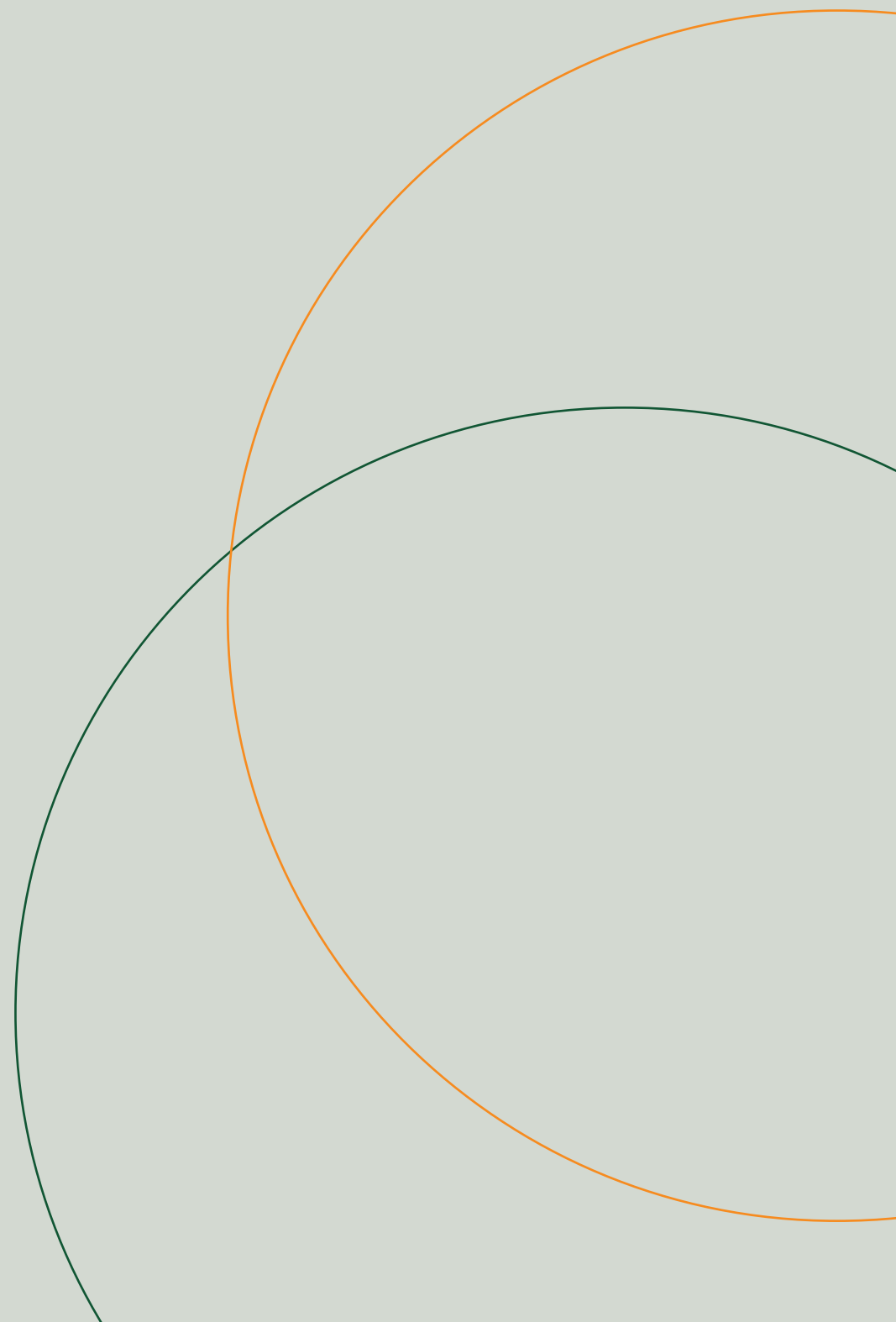
CONCITO

DANMARKS GRØNNE TÆNKETANK

Indhold

Fremme af bæredygtige livsstile i en klimakrise	2
Introduktion	3
Klimatunge forbrugsområder	5
Faktorer, der former vores levevis og forbrug	8
Behovsorienterede og handlerumsskabende virkemidler	10
Perspektivering	16

Forfatter:
Charlotte Louise Jensen



Fremme af bæredygtige livsstile i en klimakrise

Vores nuværende forbrugsmønstre og livsstile udgør en stor klimabelastning, som ikke blot kan reduceres gennem teknologiske løsninger. Det er derfor internationalt anerkendt, både politisk og videnskabeligt, at der skal gøres noget nu, for at fremme klimavenlige livsstile samtidigt med, at der etableres grønne teknologier og produktionsmetoder.

Denne rapport er en tilpasset, dansk "oversættelse" af den oprindelige rapport "Enabling Sustainable Lifestyles in a Climate Emergency" skrevet af Hot or Cool Institute, og udgivet sammen med UNEP fra 2022. Formålet med rapporten her er at bringe indsigterne og budskaberne fra den internationalt orienterede rapport, ind i dansk kontekst, for at bidrage til den vigtige del af den kommende danske klimaindsats, der handler om at fremme bæredygtige livsstile.

Rapporten præsenterer en rammesætning for dette arbejde, samt et tilhørende virkemiddelskatalog for tre CO₂-tunge forbrugsområder; *transport, boliger og fødevarer*.

Virkemiddelskatalogerne, der præsenteres i rapporten, tager højde for særligt tre vigtige aspekter,

der former den måde, vi lever og forbruger på, og som vi bør have for øje i arbejdet med at muliggøre klimavenlige livsstile; *Opfattelser*, som repræsenterer vores værdigrundlag og holdninger; *Facilitatorer*, som repræsenterer de omstændigheder der gør det muligt for os at omsætte vores værdigrundlag og holdninger til handling; og *Infrastrukturer*, som repræsenterer de institutionelle, sociale og materielle strukturer der former (både fastholder og muliggør) vores handle-mønstre og de måder, vi lever på.

Overordnet set kan der peges på tre hovedpointer:

1. Der skal ikke alene arbejdes for at fremme forbrugsmønstre og livsstile med et lavt klimaaftryk, der skal også arbejdes for en markant reduktion af de mest klimabelastende aktiviteter.

2. Den nødvendige forandring i forbrug, adfærd og livsstile sker ikke, hvis der alene fokuseres på at informere forbrugere om klimaaftryk. Der er derfor et stigende behov for at ansvarliggøre en bredere palette af samfundsaktører og ikke blot den individuelle forbruger, i arbejdet med bæredygtig omstilling af vores samfund, forbrug og levevis.

3. Der skal skabes rum for nye opfattelser af, hvad der er et godt og klimavenligt liv, som bør hjælpes frem ved hjælp af (nye) infrastrukturer, politiske tiltag og services. Det taler for flegrenede tilgange til planlægning og politik, så der både skabes opmærksomhed og efterspørgsel, samtidig med at der skabes incitament og handlerum.

Denne danske version er suppleret med et katalog af virkemidler, der er tilpasset den danske kontekst. Den danske version henviser også til andre kilder, der omhandler forbrugsemissioner, forbrugskorridorer og bæredygtig omstilling, som er relevante i en dansk kontekst. Oversættelsen, tilpasningen af resultaterne og anbefalingerne er udelukkende CONCITO's ansvar. Den oprindelige rapport refereres som "Lewis Akenji, Magnus Bengtsson (2022), Enabling Sustainable Lifestyles in a Climate Emergency. UNEP, Paris."

© CONCITO and Hot or Cool Institute



Introduktion

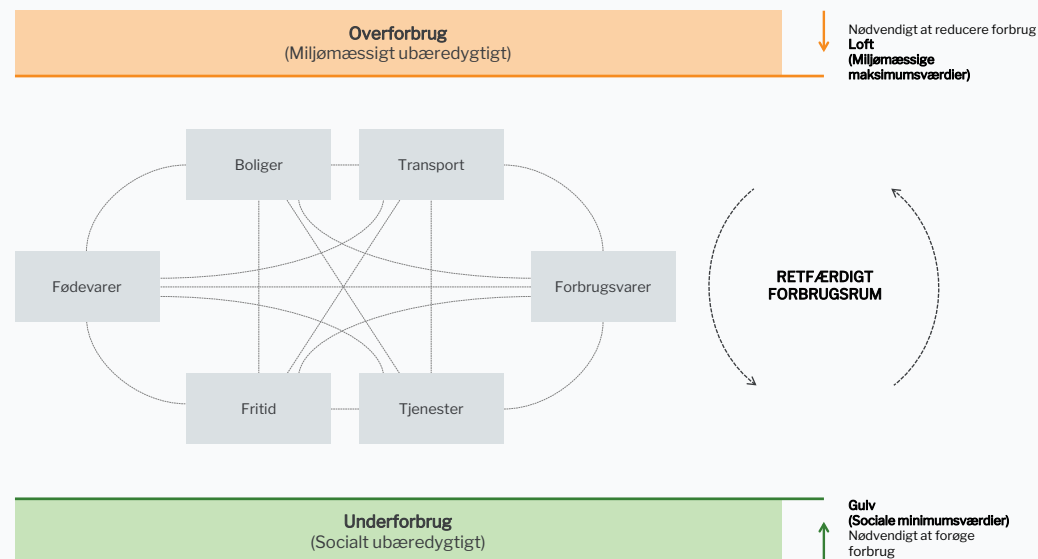
FN's klimapanel har gennem flere år påpeget, at vinduet for klimahandling bliver stadigt mindre, hvis vi skal imødekomme Paris-aftalens mål om at holde os væsentligt under 2 graders temperaturstigning og stræbe efter ikke at overstige 1,5 grader. Ifølge UNEPs "Emissions Gap Report" fra 2020 er op mod 70% af den globale drivhusgasudledning direkte eller indirekte relateret til livsstil og aktiviteter knyttet til private husholdningers forbrug (De Forenede Nationers miljøprogram [UNEP] 2020). Dette omfatter både direkte emissioner fra forskellige aktiviteter knyttet til den måde, vi lever på, som f.eks. udledninger fra vores transportmønstre, men det omfatter også emissioner fra hele livscyklussen af de produkter og tjenester, som vi forbruger og benytter os af, herunder udvinding af naturressourcer, fremstilling af produkter, brugsmønstre samt affaldshåndtering.

Teknologisk udvikling spiller en væsentlig rolle i arbejdet med at sænke udledningen af drivhusgasserne, men der er et betydeligt behov for at vi også skaber ændringer i den måde vi lever og forbruger på, særligt i rige

samfund som det danske (Alfredsson et al. 2018). Typen af forandringer, der skal implementeres, skal bidrage til at undgå ressourcetunge forbrugsmønstre, *samtidigt* med at de fordrer innovation i og omkring produkter og services, der tilgodeser vores behov på en ny og klimavenlig måde.

I den forbindelse er det vigtigt at huske, at ansvaret for klimaforandringerne ikke med rette kan deles lige. Velhavende lande står for en uforholdsmæssig stor andel af drivhusgasudledningerne, og i endnu højere grad når man tager vores forbrugsbaserede emissioner i betragtning; Akenji et al (2021) har beregnet det globale, gennemsnitlige klimaaftryk foranlediget af livsstile til omkring 5 ton CO₂e per person. Til sammenligning er det gennemsnitlige klimaaftryk på mere end 14 ton CO₂e per person i Canada, hvor det i Indien er 3 ton CO₂e per person, hvis man tager udgangspunkt i samme beregningsmetode.

Det er den *relative* forskel, der er interessant at lægge mærke til her, og den understreger behovet for at anerkende at vores forbrugs-og



Figur 1 Mulighedsrum for bæredygtigt forbrug og livsstile. Figuren er oversat. Originalfigur stammer fra Akenji et al (2021).

livsstilsbaserede klimaaftryk ikke er ligeligt fordelt mellem lande, og at det har en konsekvens for arbejdet med (og ansvaret for) den bæredygtige omstilling i fx Danmark.

Udover at klimaaftrykket er ulige fordelt mellem lande, er der også store uligheder i klimaaftrykket fra forskellige indkomstgrupper. De 10% rigeste af verdens befolkning (altså de fleste mennesker i middelklassen i de industrialiserede lande) lever så

ressourceintensivt, at udledningerne fra denne indkomstgruppe udgør omkring halvdelen af de globale udledninger (Oxfam 2021). Samme billede gør sig gældende for Europa, hvor der er store uligheder i hvem der udleder hvor meget (Ivanonva og Wood, 2020), og for Danmark, hvor bare én person fra den rigeste procent af Danmarks befolkning udleder 10 gange så meget som en gennemsnitsdansker (DR, Sep 2022).

Med dette for øje, er det relevant både at adressere nødvendigheden i at sætte *øvre* og *nedre* grænser for vores forbrug og forbrugsbaserede udledninger. Figur 1 illustrerer princippet bag dette. Figuren understreger vigtigheden i at undgå overforbrug og give mulighed for at imødekomme basale behov, under anstændige levevilkår.

Det kan virke radikalt at skulle sætte *øvre* grænser for vores forbrug, men skal vi overholde Parisaftalens mål kræver det, samlet og globalt set, at forbrugsbaserede emissioner reduceres markant. Som eksempel har flere klimavidenskabelige publikationer peget på at forbrugsbaserede emissioner skal reduceres til at være under 3 ton CO₂e per person (på globalt plan) i 2030, og under 1 ton i 2050 (se fx Ivanova og Wood, 2020). Uagtet om et sådan reduktionsmål er realistisk eller ej, er det vigtigt med rammesætninger, der

kan hjælpe os ordentligt og hurtigt på vej.

Med udgangspunkt i "det retfærdige forbrugsrum" skitseret i Figur 1, kan man udforme en række guidelines til politiske tiltag, som adresserer og muliggør nødvendige forandringer i livsstile og levevis, og som samtidigt tager højde for, at det resterende CO₂e-budget på bedst mulig måde sikrer, at alle menneskers velvære og behov kan imødekommes på en klimavenlig måde.

Her er det værd at bemærke, at der kan være moralske argumenter for at de rigeste lande også reducerer deres udledninger hurtigere end hvad der kan forventes af et globalt gennemsnit. Rige lande har ikke blot et højere klimaaftryk, men også flere ressourcer at investere i nedbringelsen af klimaaftrykket.

For bedst at imødekomme behovet for hurtige reduktioner i de mest

CO₂e-intensive livsstile, er det centralt at fokusere indsatsen på de mest skadelige og CO₂e-tunge forbrugsmønstre, således at de kan mindskes eller helt ophøre samtidigt med at klimavenlige livsstile og -levevis i højere grad understøttes, både på lokalt, regionalt og nationalt niveau.

Derfor er det vigtigt at skabe overblik over de væsentligste 'hotspots' – altså forbrugsdomæner, som er særligt CO₂e-tunge på globalt plan. De globale hotspots skitseres nedenfor, med udgangspunkt i tal og opgørelser fra UNEP (2022). Disse globale hotspots sammenlignes med danske tal og opgørelser for samme forbrugsdomæner. Der tages udgangspunkt i CONCITOs egne analyser for den danske kontekst. De foreslåede tiltag, der præsenteres til slut i notatet, er derfor tilpasset en dansk kontekst, men med øje for deres betydning i et globalt perspektiv.

“ Det kan virke radikalt at skulle sætte *øvre* grænser for vores forbrug, men skal vi overholde Parisaftalens mål kræver det, samlet og globalt set, at forbrugsbaserede emissioner reduceres markant.

Klimatunge forbrugsområder

Stadig mere forskning i forbrugsmønstres miljø- og klimapåvirkning peger på fire særligt kritiske forbrugsdomæner på globalt plan: Mad, bolig, transport og forbrug af vare og tjenesteydelser. Figur 2 viser sammensætningen af det gennemsnitlige CO₂e-klimaaftryk fordelt på disse domæner for 10 forskellige lande, som er præsenteret i detaljer i Akenji et al (2021). Figuren viser også, hvor meget de 10 lande overskrider IPCCs målsætninger for hhv. 2030 og 2050.

I det følgende udspecificeres transport, bolig og mad, på globalt plan og særligt i et dansk perspektiv.

Det er vigtigt her at gøre opmærksom på, at de tal, der præsenteres undervejs i rapporten, kommer fra forskellige kilder, som ofte benytter sig af lidt forskellige opgørelsesmetoder. Der er derfor tydelige kildeanvisninger for hvert afsnit. For eksempel ligger hovedforskellen mellem opgørelsesmetoderne for hhv Global Afrapportering og CONCITOS tal i forskellige måder at indregne arealanvendelsens klimapåvirkning. Tallene kan derfor ikke nødvendigvis sammenlignes én til én, hvorfor det er størrelsesordner og relative forskelle mellem lande eller forbrugsdomæners

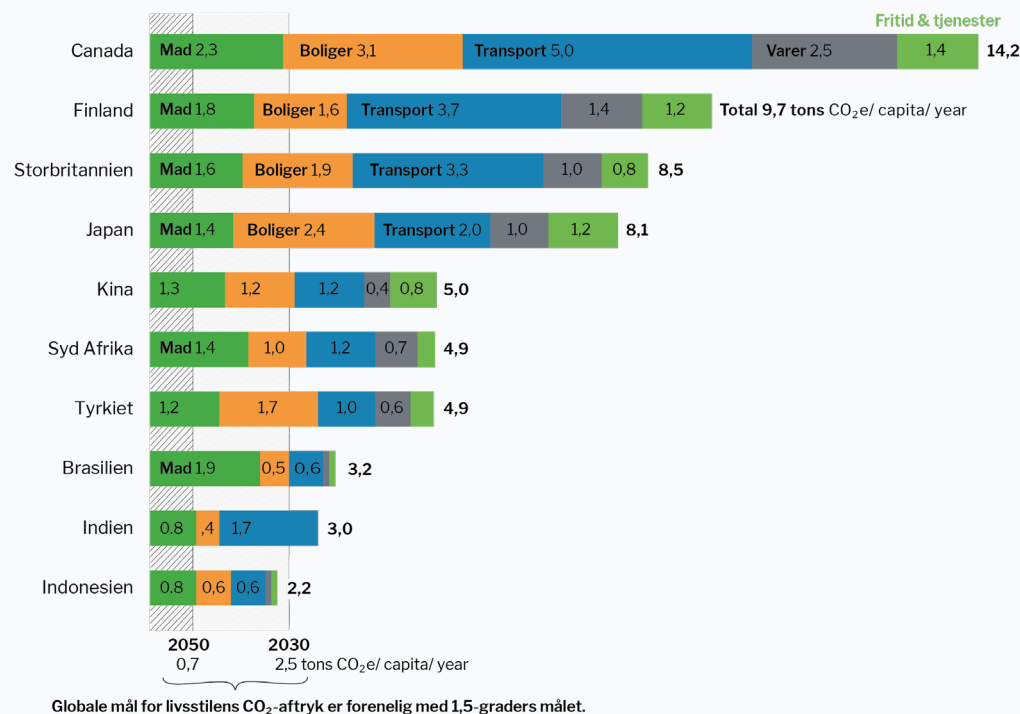
udledninger og klimaaftryk, der skal være i fokus i læsningen af rapporten.

2.1. Transport

Transport i et globalt perspektiv

I de fleste rige lande udgør personlig transport et af de forbrugsdomæner, der har det største klimaaftryk. Det skyldes både de afstande, der tilbagelægges per person, de transportmidler der benyttes samt karbonintensiteten af det brændstof, der benyttes.

For eksempel tilbagelægger en gennemsnits canadier 22.200 km om året, med et CO₂e aftryk på ca. 5 tons per person per år, når der tages højde for alle typer af transport. Til sammenligning tilbagelægger en gennemsnits indoneser kun 3.300 km om året, med et aftryk på ca. 0,6 tons CO₂e per person per år (Akenji et al 2021). I højindkomstlande er det hovedsageligt privatbilisme og flytransport, som gør, at CO₂e aftrykket er så højt per person. Selvom flytrafik i sig selv udgør en lille del af det samlede CO₂e aftryk, er flytrafik meget karbonintensivt i form af emissioner per passagerkilometer (Akenji et al 2021). Dertil er det vigtigt at understrege, at det er en relativt lille del af jordens samlede befolkning der



Figur 2: Oversigt over karbonintensive forbrugsdomæner og eksempler på deres fordeling. Figuren er oversat. Originalfigur stammer fra Akenji et al (2021).

flyver, så udledningen herfra er meget skævt fordelt. Det er estimeret at 1% af jordens befolkning udleder 50% af CO₂e aftrykket fra kommerciel flytrafik (Gössling og Humpe 2020).

Det er dog værd at bemærke at landespecifikke data på transportområdet også viser hvordan

mobilitetsbehov kan opfyldes på måder, som genererer meget mindre udledning. For eksempel bliver 33% af de rejser, der foretages i Japan udgjort af offentlig transport, hvorimod det kun er 9% i Finland og 15% i Canada. Forskellen i det samlede udledningsbillede ses i figur 2.

Transport i et dansk perspektiv¹

I Danmark udgør transporten knap 30% af de nationale udledninger, og mere end halvdelen heraf (ca. 7 mio. tons CO₂e i 2022) kommer fra personbilernes energiforbrug. Samtidig øges bilparken årligt med ca. 75.000 biler, hver med et CO₂-aftryk på pt. 5-10 tons CO₂e, hvilket giver ekstra ca. ½ mio. tons CO₂e.

Selvom udledninger fra vare- og lastbiler ikke er opgjort i det globale perspektiv på transport, men i stedet tillagt området for forbrug af produkter og services, er det alligevel værd at nævne specifikt i en dansk sammenhæng, når der er tale om danskernes forbrugsaftryk, da vi danskere importerer mange varer fra udlandet. Udledningerne fra vare- og lastbiler udgør i et dansk perspektiv hhv. ca. 2 og 1½ mio. tons CO₂e. Noget af lastbiltransporten vil være relateret til eksport, dvs. ikke dansk forbrug, men en rimelig antagelse vil være at det danske forbrugsaftryk fra varetransport og serviceydelser, der kræver landtransport, er ca. 3 mio. tons CO₂e. Dertil kommer vores andel af den internationale skibsfart, som er estimeret til godt 2 mio. tons CO₂e (DCE, 2019).

Danskerne flyver også mere end den typiske globale borger, hvilket afspejler sig i at udledningen fra brændstof på flyvninger ud af Danmark i 2019 havde et aftryk på ca. 6 mio. ton CO₂e² (DCE, 2019). I fravær af offentlige data på danskernes faktiske flyrejser, er dette tal, med antagelse om at fordelingen mellem danskere og udlændinge er ligelig, et rimeligt bud på klimapåvirkningen af luftfarten.

Mere kunne indregnes (fx forbruget af andre transportydelser og aftrykket af anlæg og vedligehold af transportinfrastrukturen), men alene disse største poster – personbiler, tungere transport og international luftfart – summer altså til ca. 18 mio. tons CO₂e. Danskernes årlige transportrelaterede klimapåvirkning er derfor ca. 3³ ton CO₂e per person. Dette fordeler sig, ligesom i det globale perspektiv, selvfølgelig meget ujævnt – en borger som årligt flyver oversøisk vil fx have ca. 5 ton højere belastning, end en borger der ikke gør.

2.2. Boliger

Boliger i et globalt perspektiv

Boligmassen udgør også et hotspot for klimapåvirkning, da der er store

CO₂e-udledninger knyttet til både driftsenergiforbruget (opvarmning og elforbrug) samt produktion af byggematerialer og konstruktion og renoveringer. I Europa kan 36 pct. af de energirelaterede drivhusgasudledninger knyttes til bygninger, hvoraf størstedelen er boliger.

Mennesker fra rige og mellemrige lande har typisk flere m² pr. person, hvilket i sig selv har betydning for CO₂e-aftrykket, da flere kvadratmeter kræver mere energi til opvarmning og flere byggematerialer. Klimaaftrykket fra boliger er også afhængigt af andre faktorer, såsom hvor godt isoleret bygningen er, CO₂e-intensiteten i elproduktionen, opvarmningskilden, i hvilket klima boligen befinder sig samt hvor energieffektiv boligen og dets udstyr er.

Boliger i et dansk perspektiv⁴

I Danmark står driften af boliger for ca. 30 pct. af energiforbruget og har et klimaaftryk på lige under 6 mio. ton CO₂e (Energistatistik 2020). Klimaaftrykket fra boligbyggeriet ansås at udgøre lige over 3 mio. ton CO₂e, bl.a. fra materialeforbrug og

udledninger på byggepladsen (Global Afrapportering 2022). I alt giver det lige godt 9 mio. ton CO₂e tilknyttet boliger, svarende til en udledning på ca 2 ton CO₂e pr. dansker. I Danmark bliver der bygget ca. 3 mio. m² boliger hvert år. Danskerne er de seneste 40 år gået fra at bo på ca. 43 m² pr. person til næsten 54 m², langt over EU-gennemsnittet på 40 m².

På trods af det stigende arealforbrug har CO₂e udledningerne fra de danske husholdninger været faldende, hvilket bl.a. skyldes effektivisering af energiforbruget i bygninger samt grøn omstilling af el- og fjernvarmesektoren.

Selvom elektricitet og varme i stigende grad baseres på vedvarende energi, vil et lavere energiforbrug i boliger stadig bidrage betydeligt til drivhusgasreduktioner. Den elektricitet, der spares, kan eksporteres og fortrænge CO₂e-udledninger i andre lande, og en reduktion af varmebehovet vil være med til at sænke Danmarks meget høje forbrug af træbiomasse i forbrændingsanlæg, der reelt set ikke er CO₂e-neutralt.

¹ Opgørelser i dette afsnit bygger på DCEs beregninger

² 3,1 mio ton CO₂ (DCE, 2019), gange to, for at få vanddampseffekt med.

³ Med udgangspunkt i en befolkning på 5,85 mio

⁴ Opgørelser i dette afsnit bygger Energistatistik og Global Afrapportering

2.3. Fødevarer

Fødevarer i et globalt perspektiv

Fødevarer udgør endnu et hotspot, da der er store CO₂e-emissioner knyttet til fødevarerproduktion, herunder særligt produktion af animalske fødevarer. Mængden af kød vi spiser, hænger også ofte sammen med indkomstniveau. For eksempel spiser en gennemsnits indoneser omkring 14 kg kød om året, sammenlignet med en gennemsnits finne, der spiser 80 kg kød om året.

Kød- og mælkeforbruget betyder meget for et lands samlede klimaaftryk fra fødevarer. Indonesiens klimaaftryk fra fødevarer er på under 1 ton CO₂e pr person, hvorimod det for Finland er næsten 2 tons CO₂e per person (Akenji og Bengtsson, 2022). Et andet stort problem i forhold til fødevarers klimaaftryk, er det store madspild, der sker langs hele værdikæden i fødevarerproduktion og -forbrug. Akenji og Bengtsson (2022) estimerer, at omkring 17% af al mad går til spilde.

Samtidigt med at vores produktion og indtag af fødevarer har et højt klimaaftryk, er fordelingen af fødevarer meget skæv. FAO et al 2021 estimerer,

at 768 millioner mennesker lider af hungersnød, samtidigt med at over 2 milliarder mennesker er overvægtige eller svært overvægtige.

Fødevarer i et dansk perspektiv

I Danmark udgør fødevarer og drikkevarer ifølge CONCITO's opgørelse fra 2010/2014 omkring 3 ton per indbygger, svarende til knap 20 procent af den samlede forbrugsudledning for en gennemsnitlig dansker.

Ifølge Global Afrapportering 2022 fra regeringen udgør fødevarer og drikkevarer ca. 27 procent af Danmarks samlede forbrugsudledninger på samlet set 63 mio. ton svarende til 11 ton per indbygger¹.

Danskerne har ifølge Klimarådet 2021 et af de højeste indtag af mælk og kød i Europa og verden. En gennemsnitlig dansker indtager mere end dobbelt så mange animalske fødevarer som den gennemsnitlige verdensborger. Det er også grunden til, at danskerne tilhører de 10 pct. af verdens befolkning, der udleder flest kostrelaterede drivhusgasser pr. indbygger, og at den danske kost har en CO₂e udledning, der er 45 pct. større end gennemsnittet i verden.

Den nuværende danske kost understøtter således ikke Danmarks rolle som foregangsland på klimaområdet. Den danske kost lægger beslag på betydelige areal- og miljøressourcer og har et klimaaftryk, der langt overstiger det bæredygtige niveau.

I 2021 præsenterede regeringen de nye officielle kostråd, som skal guide danskerne til en mere sund og klimavenlig kost. Hvis disse kostråd efterleves, kan klimaaftrykket fra danskernes kost reduceres med op mod 45 pct.

For at leve op til kostrådene skal en gennemsnitlig borger i Danmark skære betydeligt ned på forbruget af animalske fødevarer samt skruer op for grøntsager og bælgfrugter. Kostrådene anbefaler konkret, at forbrugerne reducerer deres samlede kødforbrug, bestående af okse-, lamme- og svinekød samt fjerkræ, til cirka en tredjedel fra 61 kg til 21 kg om året. Indtaget af mejeriprodukter bør reduceres med 36 pct., og det anbefales, at en planterig kost skal træde i stedet for et stort indtag af animalske fødevarer (Klimarådet 2021).

For bedst at imødekomme behovet for hurtige reduktioner i de mest CO₂e-intensive livsstile, er det centralt at fokusere indsatsen på de mest skadelige og CO₂e-tunge forbrugsmønstre

¹ Opgørelser i dette afsnit bygger på Global Afrapportering

Faktorer, der former vores levevis og forbrug

Selvom drivhusgasemissioner og andre miljøpåvirkninger kan tillægges individers forbrug af produkter og services, er det vigtigt at forstå at forbrug er noget der foregår, som en del af den måde vi lever og har indrettet os på, som samfund. Vores forbrug er derfor viklet ind i vores liv på en sådan måde, at det ikke giver mening at bede folk om at ændre på deres forbrug, uden også at muliggøre og understøtte en ændring af den måde, vi lever på.

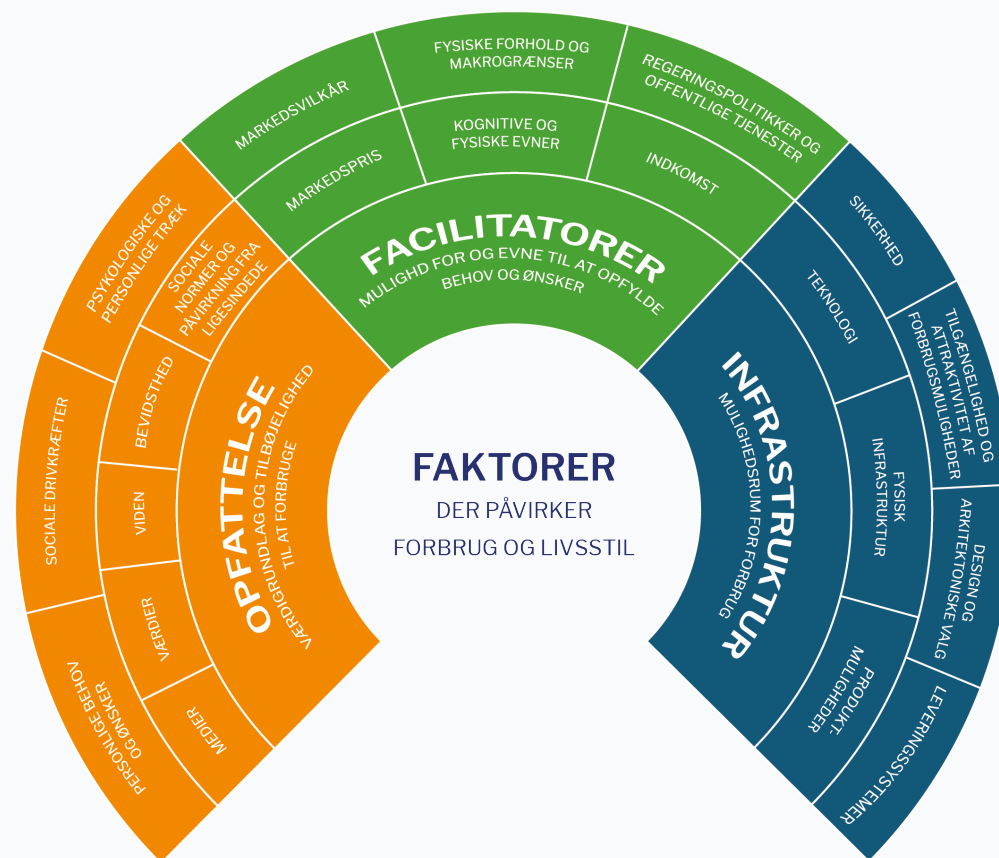
Samtidigt er det vigtigt at huske, at vores liv og levevis handler om meget mere end at (for-)bruge de produkter og services, som vi køber. Alle de ikke-økonomiske aspekter af vores liv, som for eksempel når vi tilbringer tid med venner og familie, engagerer os i frivillig- og foreningslivet (Baastrup et al, 2022), er kreative, lærer noget nyt etc., spiller en central rolle, enten direkte eller indirekte, for vores velvære og vores klimaaftryk. Der kan være en tendens til at glemme disse aspekter af trivsel, da det ikke fremgår af hverken BNP eller andre måder at opgøre (økonomisk) velstand på.

Mange af de behov, som vi i dag forsøger at dække igennem et højt materielt forbrug, kan højst

sandsynligt bedre dækkes på andre, langt mindre ressourcetunge måder (Max-Neef 1991). Derfor kan det give mening at skelne mellem 1) hvad der er et behov, og 2) hvad der er et middel til at opfylde behovet på.

Behov er basale og skal imødekommes, hvorimod midlerne til at opfylde behovene sagtens kan variere. Når fokus flyttes væk fra midler (fx det at shoppe) og i stedet hen til behov (fx det at være kreativ i sit udtryk), gøres der plads til at en kreativ udtryksform kan opfyldes på mindre CO₂e-tunge og klimaskadelige måder, end at købe nyt (Fuchs et al 2021). I arbejdet med at reducere vores klimaaftryk, giver det derfor mening at understøtte klimavenlige måder at opfylde behov på, samtidigt med at klimaskadelige versioner af forbrugsmønstre og livstile forsøges undgået.

Virkemiddelskatalogerne, der præsenteres fra afsnit 4.1 og frem, tager højde for ovenstående pointer, og er formuleret på baggrund af en model, der tager højde for særligt tre vigtige aspekter, der former den måde, vi lever på: Opfattelser, Facilitatorer og Infrastrukturer (se Figur 3) (Akenji og Chen, 2016).



Figur 3 Faktorer, der påvirker forbrug og levevis. Figuren er oversat. Originalfiguren stammer fra Akenji et al (2021).

'Opfattelser' repræsenterer intentioner og holdninger; 'Facilitatorer' repræsenterer de katalysatorer der kan omsætte intentioner og holdninger til handling; og 'infrastruktur' repræsenterer de institutionelle, social og materielle strukturer der former (både fastholder og muliggør) vores handlemønstre og de måder, vi lever på.

Det er mere sandsynligt at vi kan opnå markante forbedringer i de måder vi lever på, hvis der tages højde for alle tre dimensioner, og de alle tre adresseres således at der arbejdes på tværs af dem. Det taler for flergrenede tilgange til planlægning og politik, så der både skabes opmærksomhed og efterspørgsel, samtidig med at der skabes incitament og handlerum.

På den måde er det vigtigt at skabe klimavenlige muligheder, som er reelt tilgængelige. Nedenfor beskrives nogle konkrete eksempler på dette.

Med andre ord bør målsætninger, der stiler efter at accelerere udviklingen hen mod bæredygtig levevis og forbrugsmønstre, implementeres sammen med virkemidler, der samtidig modvirker eller ligefrem afvikler klimaskadelige forbrugsmønstre. Sidstnævnte er særligt relevant når det kommer til de mest CO₂e intensive produkter og services, som også kun kommer den allerrigeste minoritet til gavn. Det er dog lige så centralt at sikre adgang til bæredygtige produkter og services, så der skabes flere og udvidede *handlerum for bæredygtig levevis*.

Behovsorienterede og handlerumsskabende virkemidler

I arbejdet med at skabe flere og udvidede muligheder for klimavenlige liv (også med et globalt perspektiv for øje), er det vigtigt at huske tre vigtige kendsgerninger; 1) Vi har et begrænset, og stadigt skrumpende, CO₂-budget at gøre godt med; 2) der er store uligheder mellem rig og fattig; og 3) for at imødekomme 1) og 2), er det vigtigt at sikre *handlerum* som fører til velvære for individer, samfund, og planeten, på en klimavenlig måde (Akenji et al 2021).

Dette vil forudsætte, at forbrugsmønstre og livsstile, der på nuværende tidspunkt bryder med de biofysiske grænser, adresseres og mindskes til fordel for mere klimavenlige livsstile, som til gengæld opfylder vores behov. Det forudsætter også, at der sikres grobund for velvære og sundhed for de mennesker, der i dag lever under fattigdomsgrænsen. Som tidligere nævnt, betyder dette, at der med fordel kan formuleres både maksima og minima for vores forbrug.

Der findes allerede mange eksempler på sådanne tiltag, særligt inden for sundheds- og sikkerhedsområdet, og særligt knyttet til offentlige rum. For eksempel er brugen af hårde stoffer og rygning gjort ulovligt i mange offentlige rum. Ligeledes er brugen af sikkerhedsseler mange steder gjort til et lovkrav i biler

og andre transportmidler. Det er værd at bemærke at mange af disse tiltag i dag anses for helt normale omstændigheder og ofte er noget, vi tager for givet.

Disse typer af tiltag har meget ofte rod i en rammesætning, der hedder "*Choice-editing*". På dansk kan man kalde det "*udvalgs-redigering*". Udvalgs-redigering går ud på at skabe (nye) handlerum ved at muliggøre nogle forbrugsmønstre, mens andre forbrugsmønstre besværliggøres. Udvalgs-redigering bliver også i stigende grad brugt i klima- og bæredygtighedsregi, men på relativt smalle områder; for eksempel indførte EU et krav om udfasningen af glødepærer i private hjem i starten af 2010'erne, og siden er der indført forbud mod, eller udfasning af, engangsplastik i flere sammenhænge, på tværs af mange lande. Disse initiativer er gode, men langt fra nok til at løse den klimakrise, vi står overfor, hverken i hastighed eller omfang.

Skal man anvende udvalgs-redigering i en større skala, til at skabe handlerum for bæredygtige forbrugsmønstre og levevis, kræver det at både målsætninger og virkemidler baseres på grundige vurderinger af eksisterende CO₂e-tunge og klimaskadelige forbrugsmønstre samt mulighederne for at afvige fra dem.

Det kræver både gennemsigtighed og sammenlignelighed i form af klimadata og -viden, og det er vigtigt at de nye handlerum etableres i rådslagning med borgere og på demokratisk vis, og at ansvaret for etableringen af handlerum lægges på tværs af mange samfundsaktører og ikke den individuelle forbruger alene.

Uanset hvad, bør overlæggen for

udvalgs-redigering i stor skala være 1) at fjerne klimaskadelige produkter og services fra markedet, 2) tilvejebringe klimavenlige og bæredygtige alternativer til at imødekomme behov for velvære og 3) sikre mulighed og adgang for alle.

Boks 1 nedenfor eksemplificerer dette yderligere:

BOKS 1	<i>Handlerum for bæredygtig levevis via udvalgs-redigering i stor skala.</i>
Tilføj (edit-in)	Disse virkemidler introducerer og fremmer bæredygtige produkt- og servicealternativer til eksisterende forbrugsmuligheder og tilskynder til hurtig social innovation i retning af, at bæredygtige produkter og services er standardvalget. Denne tilgang øger tilgængeligheden af klimavenlige muligheder (alternativer til kød, alternativer til bilen mv.) og introducerer alternative måder at opfylde vores behov, som er regenerative og øger vores velbefindende (indsatser mod ensomhed eller stress fx).
Fjern (edit-out)	Disse virkemidler benytter transparente kriterier og metoder til at udfase klimaskadelige og CO ₂ e-tunge produkter og services fra markedet, således at et CO ₂ -budget kan overholdes. Dette forudsætter at der på globalt plan udarbejdes en strategi for, at det enkelte menneskes forbrugsbaserede klimaaftryk nedbringes i overensstemmelse med IPCCs anbefalinger så vidt muligt. Dette kræver samtidigt en lokal tilgang til at overholde et globalt CO ₂ -budget, da lokale sociale, materielle og institutionelle faktorer spiller en rolle for, fx hvor meget der bør reduceres, og inden for hvilke forbrugsdomæner (jf figur 1)
Muliggør adgang	Disse virkemidler sikrer, at fattigere dele af samfundet, sårbare grupper (f.eks. mennesker med handicap, etniske minoriteter, kvinder og ældre), og folk med minimale muligheder for at ændre deres livsstil, ikke stilles ringere i den grønne omstilling. De sikrer, at alle kan få opfyldt minimumsniveauer for forbrug og har adgang til minimumsbetingelser for trivsel, herunder fx. sund mad, energi, komfort og mobilitet.

Kombineres udvalgs-redigering med de tre dimensioner, som beskrevet tidligere (*opfattelser, facilitatorer og infrastrukturer*), har man et godt grundlag for at formulere målsætninger og virkemidler, som skaber og udvider handlerum for klimavenlig og bæredygtige levevis. Boks 2 konkretiserer sådan et grundlag:

I det følgende vil vi præsentere eksempler på, hvordan udvalgs-redigering kan benyttes på de tre CO₂e-tunge forbrugsdomæner skitseret ovenfor; *Transport, boliger og fødevarer*.

Overordnet kan man stille målsætninger op for alle tre områder:

Transport: at fremme adgang til bæredygtig transport, med øje for at reducere klima- og miljøbelastningen relateret til denne.

Boliger: at fremme bæredygtige boformer samt et lavt energiforbrug.

Fødevarer: at gå fra meget animalsk til primært planterig kost.

Eksemplerne nedenfor er udarbejdet til en dansk kontekst. UNEP's eksempler, som er mere globalt

orienteret, kan findes i publikationen "[Enabling Sustainable Lifestyles](#)". En del af UNEP's eksempler er integreret i eksemplerne nedenfor.

Det er værd at bemærke, at Danmark allerede er i gang med at implementere nogle af de strategier, der foreslås i UNEP-rapporten. Eksemplerne givet nedenfor skal derfor ses som et relevant supplement.

Hverken rammesætningen, eller eksemplerne vi her giver for hvert forbrugsdomæne, skal ses som fyldestgørende – det skal ses som en illustrativ gennemgang af en international anerkendt tilgang til arbejdet med at nedbringe forbrugsbaserede emissioner tilpasset en dansk kontekst.

BOKS 2	Muliggør bæredygtige alternativer (edit-in)	Fjern skadelige forbrugsmuligheder (edit-out)	Muliggør adgang
Opfattelser	Støt udviklingen af bæredygtige og klimavenlige opfattelser, både blandt borgere og særligt formelle og uformelle meningsdannere, men også i privat og offentligt regi, blandt virksomheder, politikere, planlæggere, forretningsfolk etc.	Modarbejd misvisende definitioner af bæredygtighed og klimavenlighed, som resulterer i greenwashing.	Promover og muliggør en bred opbakning omkring bæredygtige og klimavenlige måder at leve på, som kan inkludere det at bo mindre, eller i deleboliger, samt social innovation og forskellige former for deleøkonomi.
Facilitatorer	Introducer politikker, der gør det nemmere at handle på bæredygtige og klimavenlige opfattelser.	Udfas incitamenter (fx tilskud) til ubæredygtigt eller klimaskadeligt forbrug, eller som gør det svært at introducere bæredygtige alternativer.	Promover lige adgang til services, der understøtter fælles forbrug og nogle former for deleøkonomi, samtidigt med at spændet mellem rigdom og fattigdom aktivt gøres mindre.
Infrastrukturer	Stimuler adgang til og udvikling af bæredygtige produkter og infrastrukturer der gør, at bæredygtige (forbrugs-) praksisser bliver normalen.	Begræns adgangen til og brugen af produkter og infrastrukturer der er ubæredygtige/klimaskadelige og som gør at ubæredygtige (forbrugs-) praksisser fastholdes.	Forbedr adgangen til produkter og infrastrukturer der imødekommer fundamentale behov (såsom sund mad, tag over hovedet, og basal mobilitet), og sørg for at der er adgang til det for alle.

4.1. Normalisering af klimavenlig persontransport

Afhængighed af private, fossilbaserede køretøjer (ofte biler og i nogle tilfælde også motorcykler), samt langdistance transport og flytransport bidrager i høj grad til forbrugs- og livsstilsbaserede emissioner (ITF,

2021). Bilfokuseret infrastruktur, så som veje og parkeringsfaciliteter, optager store arealer på bekostning af andre offentlige faciliteter og miljømæssige behov.

I det hele taget er transportmønstret tæt sammenvævet med de infrastrukturer,

der etableres til det. For at nedbringe CO₂-aftrykket fra persontransport, kan man gøre brug af udvalgsredigering til at skabe målsætninger og virkemidler på transportområdet; nedbring rejseafstand; understøt et skifte fra motoriseret transport til aktive rejseformer (gang eller cykling) i

det omfang det giver mening; muliggør adgang til kollektiv og delt transport og nedbring karbonintensiteten i det samlede udbud af køretøjer. Et udvalg af politikker, reguleringer og virkemidler til at gøre dette, er præsenteret i boks 3.

BOKS 3	Muliggør bæredygtige alternativer (edit-in)	Fjern skadelige forbrugsmuligheder (edit-out)	Muliggør adgang
Opfattelser	Kræv, at bilreklamer skal informere om fordelene ved aktiv transport og offentlig transport, som det er tilfældet i Frankrig.	Reducer hastigheden på motorvejene til fx. 100 km/t Forbyd reklamer for klimaskadelige rejseformer (luftfart, emissionsbiler).	Øg fokus på ligestilling i transportsystemet.
Facilitatorer	Annoncér en dato for de facto stop for salg af nye emissionsbiler. Understøt krav om udarbejdelse af transportplaner for alle offentlige arbejdspladser med over 50 ansatte. Planerne skal fokusere på både samkørsel, hjemmearbejde, fremme af cykel/kollektiv transport, og evt. brug af instrumenter som afgifter på gratis parkering (Se fx inspiration fra projektet Moving People) Indfør kilometerpenge til alle offentlige ansatte der cykler i tjenestemæssig ærinde (Se fx Randers Kommune)	Vedtag en passagerafgift på luftfart, svarende til Storbritanniens. Etabler løbende forhøjelse af brændstofafgifter. Afskaf loyalitetsprogrammer for kunder (f.eks. frequent flier miles), der tilskynder til højbelastnings transport og langdistancerejser, som den engelske komité for klimaforandring (CCC) har fremlagt for den engelske regering.	Brug indtægterne fra CO ₂ -afgiften på privatbilisme og flytrafik til tilskud til elcykler og målrettede prisreduktioner i kollektiv transport.
Infrastrukturer	Anlæg nye supercykelstier og udvid eksisterende. Indfør cykelvenlige skoleveje og facilitere 'skole-cykelbusser'. Indfør bilfrie zoner i bykerner og nær skoler.	Stop udvidelsen af infrastruktur til privatbiler (og lufthavnsudvikling) og begræns den generelle tilgængelighed (f.eks. parkeringspladser og flere kørebaner). (f.eks. har den waliske regering suspenderet alle fremtidige planer for vejbyggeri)	Modifier zoneinddelingen for at opnå en blandet planlægning af arealanvendelse, som kan forbedre adgangen til daglige behov i kvartererne. (f.eks. 15-minutters byer)

4.2. Normalisering af bæredygtige boformer og energiforbrug knyttet til hjemmet

Når det kommer til klimaaftryk knyttet til energiforbrug i hjemmet, kræver det særligt opmærksomhed på

opvarmning og nedkøling af hjemmet, størrelsen af boligen, samt antallet af ejendomme den enkelte besidder. Der er særligt grundlag for reduktion i emissioner knyttet til boformer og energiforbrug i rige samfund, hvor

der er en tendens til at bo stort. Det er dog vigtigt grundlæggende at være opmærksom på at de tiltag, der indføres, ikke skaber ulighed eller forringer vilkår for mennesker, der i forvejen er udsatte. Boks 4

eksemplificerer nogle tiltag man med fordel kunne overveje i en dansk kontekst.

BOKS 4	Muliggør bæredygtige alternativer (edit-in)	Fjern skadelige forbrugsmuligheder (edit-out)	Muliggør adgang
Opfattelser	Udbred viden om energibesparelser i hjemmet, herunder om fordelene ved energirenoveringer, energifællesskaber og smarte energistyringsredskaber.	Udarbejd kampagner for at udfordre herskende normer for komfort i hjemmet (fx inspireret af Japans Cool Biz og Warm Biz kampagner, som tilskynder påklædning og aktiviteter i hjemmet, der reducerer behovet for opvarmning/afkøling om vinteren og om sommeren.)	Fokuser på certificering af byggeri for nybyggeri såsom Svanemærket og DGNB-certificering. Fokuser på benchmarks for drift fx energiforbrug til el samt varmekonsum. Kommunikér fordelene ved klimavenlige boliger, herunder fælleshusbyggeri, fælles boliger, økosamfund osv. Skab nye normer for den gode bolig og feriebolig – færre, men gode og bæredygtige kvadratmeter. Boligforsyningen skal understøtte den demografiske udvikling, fx så ældre får bedre incitament og mulighed for at skifte bolig og mobiliteten på boligmarkedet skal understøttes.
Facilitatorer	Understøt mere fordelagtige lån til energirenoveringer. Gør rammevilkår og muligheder for lokale energiløsninger og kollektive el- og varmeordninger bedre og enklere. Skab bedre rammer for etablering af solceller på kommunale og industrielle tage samt lave fælles varmepumpeinstallationer i bebyggelser. Skab incitament til at bygge mindre boliger i bygningsreglementet. Indfør et nationalt mål for energieffektivisering.	Stil yderligere bæredygtighedskrav i byggeriet til materialer, isolering, energikilder og ressourceforbrug. Indfør progressiv beskatning for flerboligejerskab og andre økonomiske incitament til at hæmme for store boliger, energiforbrug pr. indbygger osv. Ligestil fjernvarme og varmepumper i CO ₂ e-kravberegningerne. Indfør krav om genbrug eller genanvendelse af en vis andel byggematerialer i nybyggeri og omfattende renoveringer. Skærp CO ₂ e-krav til nybyggeriet til på sigt at nærme sig klimaneutralitet.	Indfør et følg-eller-forklar princip i forbindelse med ønske om at nedrive bygninger. Der skal gøres rede for hvorfor det ikke giver mening at renovere eller transformere en bygning til et nyt formål. Indfør LCA-krav for bygningsrenoveringer.

BOKS 4 (fortsat)	Muliggør bæredygtige alternativer (edit-in)	Fjern skadelige forbrugsmuligheder (edit-out)	Muliggør adgang
Infrastrukturer	<p>Undersøg muligheder for krav om max antal kvadratmeter for nybyggeri boliger (se blandt andet Sandberg (2018) og Bertoldi (2022), for diskussion om boligstørrelse og klimapåvirkning)</p> <p>(Om)prioriter ressourcer og arbejdskraft til projekter, der skaber grøn omstilling, herunder fjernvarmeudbygning, i infrastrukturplanlægning.</p>	<p>Skab bedre rammer for implementering af kommunernes varmeplaner herunder de kunder som først på længere sigt forventes tilsluttet til fjernvarme.</p> <p>Opdater energimærkeordningen, så energimærket bliver et levende og digitalt dokument og udbredes til flere boliger.</p>	<p>Fastsæt kvoter og incitamenter for byggetilladelser der fremmer multifunktionelle bygninger, fælles faciliteter som f.eks. vaskerum i bygningsblokke og adgang til arbejdsrum i boligområder for at fremme fælles og mere effektiv brug af bygningsinfrastruktur.</p>

4.3. Normalisering af plante- rig kost, med minimalt mad- spild

Overforbrug af animalske fødevarer og store mængder af madspild langs værdikæderne bidrager til store klimaaftryk og andre uønskede

effekter som tab af biodiversitet (Machovina et al, 2015). Kød og mælkeprodukter samt nogle typer af fisk og skaldyr har store miljø- og klimamæssige fodaftryk, ikke kun pr kilo fødevarer, men også pr kalorie, protein og andre næringsstoffer.

Plantebaserede proteiner, og særligt proteinrige afgrøder som bønner, ærter og linser kan imødekomme en stor del af de ernæringsmæssige behov for de fleste raske voksne mennesker med et meget mindre miljø- og klimaaftryk. Ligeledes er der behov

for at adressere de store mængder af madspild der sker, ikke kun hos den private forbruger, men langs hele værdikæden af al fødevarerproduktion. Boks 5 eksemplificerer en række tiltag, som med fordel kan implementeres i en dansk kontekst.

BOKS 5	Muliggør bæredygtige alternativer (edit-in)	Fjern skadelige forbrugsmuligheder (edit-out)	Muliggør adgang
Opfattelser	Promovér gode måltider i medier og kulturelle sammenhænge, som er klimavenlige og sunde.	Stop al offentligt finansieret promovning af de mest klimaskadelige fødevarer.	Skab bevidsthed om at mad er en global rettighed og at der er uretfærdige virkninger af et højt forbrug af animalske produkter.
Facilitatorer	Kræv at der hver dag tilbydes mindst et plantebaseret/vegetarisk måltid i alle offentlige køkkener og til alle offentlige arrangementer Sæt krav om, at bevillinger til arrangementer, som involverer udgifter til mad/forplejning, som minimum skal følge de officielle kostråd, og at der altid skal være et plantebaseret alternativ.	Pålæg alle offentlige kantiner at reducere deres klimaaftryk med mindst 30% i 2030. (Ifg. klimarådets rapport Klimavenlig mad og forbrugeradfærd kan vi reducere klimaaftrykket fra fødevarer med 45% (ud fra Den store klimadatabase inkl. iLUC, kg CO ₂ e) ved at følge de nye officielle kostråd.) Pålæg kommercielle aktører i fødevarer systemet i Danmark at fremlægge deres madspiltsdata på en detaljeret og ensartet måde mindst en gang om året (se Borgerforslag FT-10805).	Tilbyd en hovedsageligt planterig kost til alle offentlige arrangementer.
Infrastrukturer	Tilvejebring statskontrollerede klimamærkningsordninger for hhv. produkter og køkkener (se Klimarådet 2021) Understøt produktion, forarbejdning og distribution af planteproteiner i stor skala, så de produceres der, hvor der er mest klimavenlige produktionsmuligheder. Tilvejebring en offentlig klimadatabase, der dækker stort set hele fødevarer sortimentet og kan ligge til grund for klimamærkning og arbejde med klimamål samt opkvalificering i professionelle køkkener, oplysning undervisning mv	Flyt statslige erhvervs- og andre støttemidler fra kød til grønt.	Øg bevillingerne til og skab tilbud om kompetenceopbygning i forhold til at lave lækker og næringsrig plantebaseret mad i de offentlige køkkener samt i den private foodservicesektor.

Perspektivering

Selvom drivhusgasemissioner og andre miljøpåvirkninger kan tillægges individers forbrug af produkter og services, er det vigtigt at anerkende, at forbrug er noget der foregår som en del af den måde vi lever og har indrettet samfundet på. Vores forbrug er derfor viklet ind i vores liv på en sådan måde, at det ikke giver mening at bede folk om at ændre på deres forbrug, uden også at muliggøre og understøtte en ændring af den måde, vi lever på.

Med rapporten her opfordrer CONCITO til, at en bred kreds af samfundsaktører, på tværs af det politiske miljø, den offentlige sektor, erhvervsliv og civilsamfund, tager mere ambitiøst fat på indsatsen med en anerkendelse af at vores forbrugsaftryk er et globalt anliggende, og at vi bør løfte vores del af ansvaret.

Forhåbentlig kan rapportens virkemiddelkataloger blandt andet være til inspiration for den kommende revision af klimaloven, således at loven fremover helt eksplicit adresserer nødvendigheden af at fremme klimavenlige livsstile samtidigt med at de mest klimaskadelige aktiviteter knyttet ved vores forbrugsmønstre mindskes markant. På den måde kan katalogerne yderligere bidrage til en

konkretisering af Klimaministeriets kommende arbejde med en forbrug- og adfærdsstrategi.

Katalogerne kan også hjælpe private såvel som offentlige aktører i sektorerne knyttet til de tre forbrugsområder i arbejdet med at prioritere og rammesætte klimaindsatser inden for hvert område. Katalogerne konkretiserer indsatser, der inkluderer nødvendigheden af at overveje nogle maksimale grænser for visse typer af forbrug med højt klimaftryk, samtidigt med at det sikres, at grundlæggende behov og ideer om gode, klimavenlige liv understøttes.

Kataloget er ikke udtømmende, men skal ses som et grundlag for den videre debat og det videre arbejde med at fremme klimavenlige livsstile i en klimakrise.