

# Klimatpåverkan från privat konsumtion i svenska kommuner

---

JOAKIM BERGSTEN 2017  
MVEM30 EXAMENSARBETE FÖR MASTEREXAMEN 30 HP  
MILJÖVETENSKAP I LUNDS UNIVERSITET





# Klimatpåverkan från privat konsumtion i svenska kommuner

Vad kan Helsingborgs stad göra för att främja en hållbar privat konsumtion ur ett  
klimatperspektiv?

Joakim Bergsten

2017



**LUNDS**  
UNIVERSITET

Joakim Bergsten  
MVEM30 Examensarbete för masterexamen 30 hp, Lunds universitet  
Intern handledare: Michael Johansson, LTH, Lunds universitet  
Extern handledare: Elin Sundqvist, Miljöförvaltningen Helsingborgs stad

CEC - Centrum för miljö- och klimatforskning  
Lunds universitet  
Lund 2017

# Abstract

The Swedish Environmental Protection Agency has come to the conclusion that Sweden must cut their greenhouse gas emissions by around 80 % until the year 2050 for it to be possible to meet the climate targets set by the UN. This study aims to show what role the municipalities in Sweden play in the transition of the society to sustainable levels of emissions, focusing on private consumption. The purpose of this study is furthermore to map the current activities within the municipality of Helsingborg that effects private consumption, to find out whether there are additional actions that Helsingborg can take to further support sustainable consumption patterns.

To find out how municipalities see their role in the transition towards sustainable consumption and to find out how they work with these issues, interviews with civil servants at several Swedish municipalities has been conducted. In addition to the interviews a case study of Helsingborg has been completed by mapping municipal documents to investigate what Helsingborg can do to further support a sustainable consumption among its citizens.

The results show that the municipality's possibilities to influence their citizens vary considerably between different consumption sectors. Their main focus is on activities aimed at consumption of transports, while housing, food and other consumption is mostly handled through waste disposal measures and activities to support a more circular economy. The ongoing work in Helsingborg is in many respects similar to that in the interviewed municipalities. The municipality of Helsingborg works in all the expected areas, but can improve further by following good examples from other municipalities.

**Keywords:** Sustainable Private Consumption, Municipal influence on Sustainable Private Consumption, Climate Impact of Consumption, Measures for Sustainable Private Consumption in Helsingborg.



# Innehållsförteckning

<b>Abstract.....</b>	<b>3</b>
<b>Innehållsförteckning .....</b>	<b>5</b>
<b>1. Inledning .....</b>	<b>7</b>
1.1 <i>Bakgrund .....</i>	7
1.2 <i>Syfte.....</i>	9
1.3 <i>Frågeställningar.....</i>	9
1.4 <i>Avgränsningar .....</i>	10
<b>2. Metod.....</b>	<b>11</b>
2.1 <i>Val av ansats .....</i>	11
2.2 <i>Val av metod.....</i>	12
2.3 <i>Tillvägagångssätt.....</i>	12
2.4 <i>Validitet och reliabilitet.....</i>	15
<b>3. Analytiskt ramverk.....</b>	<b>17</b>
3.1 <i>Varför ett konsumtionsperspektiv? .....</i>	17
3.2 <i>Utsläpp per sektor.....</i>	20
3.2.1 <i>Konsumtion Livsmedel.....</i>	22
3.2.2 <i>Konsumtion Boende .....</i>	24
3.2.3 <i>Konsumtion Transporter .....</i>	24
3.2.4 <i>Konsumtion Övrigt (inklusive kläder och skor) .....</i>	26
3.3 <i>Effektivisering och miljövänlig konsumtion .....</i>	27
3.4 <i>Varför ökar konsumtionen? .....</i>	29
3.5 <i>Styrmedel.....</i>	30
3.5.1 <i>Tvingande/juridiska styrmedel .....</i>	31
3.5.2 <i>Ekonomiska styrmedel.....</i>	31

3.5.3 Informativa styrmedel.....	32
3.5.4 Fysiska åtgärder .....	33
3.5.5 Nudging.....	34
<b>4. Resultat och Analys .....</b>	<b>35</b>
4.1 <i>Kommunens roll</i> .....	35
4.1.1 Utmaningar .....	36
4.1.2 Möjligheter.....	37
4.1.3 Strategier.....	38
4.1.4 Uppföljning.....	39
4.2 <i>Kommunala åtgärder och styrmedel</i> .....	40
4.2.1 Konsumtion Livsmedel.....	40
4.2.2 Konsumtion Boende .....	42
4.2.3 Konsumtion Transporter .....	42
4.2.4 Konsumtion Övrigt.....	43
4.3 <i>Identifierade styrmedel i Helsingborg</i> .....	44
4.3.1 Konsumtion Livsmedel.....	44
4.3.2 Konsumtion Boende .....	44
4.3.3 Konsumtion Transporter .....	45
4.3.4 Konsumtion Övrigt.....	45
<b>5. Diskussion.....</b>	<b>47</b>
5.1 <i>Hur arbetar svenska kommuner med omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?</i> .....	47
5.1.1 Konsumtion Transporter .....	47
5.1.2 Konsumtion Livsmedel.....	48
5.1.3 Konsumtion Boende .....	49
5.1.4 Konsumtion Övrigt.....	49
5.2 <i>Studiens begränsningar</i> .....	50
5.3 <i>Vad kan Helsingborgs stad göra för att främja en mer hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?</i> .....	51
<b>6. Slutsatser .....</b>	<b>53</b>
<b>Tack.....</b>	<b>55</b>
<b>Referenser .....</b>	<b>57</b>
<b>Appendix .....</b>	<b>ii</b>
<i>Intervjuguide kommuner</i> .....	ii



# 1. Inledning

*I detta inledande avsnitt ges en introduktion till ämnesområdet och studien genom en bakgrundsbeskrivning, beskrivning av syftet med studien, redogörelse av vilka frågeställningar som avses besvaras samt vilka avgränsningar som gjorts.*

## 1.1 Bakgrund

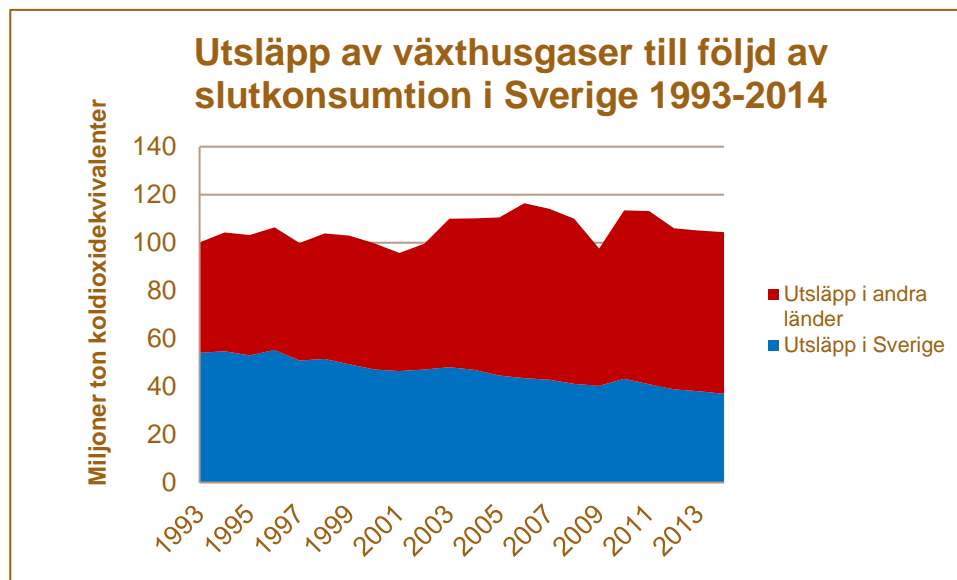
Klimatförändringen har beskrivits som vår tids ödesfråga. År 2015 enades världens länder genom FN om att begränsa den globala uppvärmningen till långt under två grader och helst inte över 1,5 grader (Regeringskansliet, u.å.). Forskning visar att det kommer krävas en drastisk minskning av nettoutsläppen av växthusgaser för att kunna undvika en global temperaturökning på två grader eller mer (Rogelj, et al., 2011). Människors livsstil har en tydlig koppling till hur stor miljöbelastning de har, en femtedel av jordens befolkning förbrukar fyra femtedelar av jordens resurser (Persson & Persson, 2015). En jämn fördelning av det beräknade globala utsläppsutrymmet år 2050 motsvarar mindre än 2 ton CO<sub>2</sub>e per person vilket kan jämföras med de cirka 10 ton CO<sub>2</sub>e som genomsnittssvensken ger upphov till idag (Alfredsson et al., 2015; Larsson & Bolin, 2014). Naturvårdsverket skriver i sin rapport *Hållbara konsumtionsmönster* (2015) att de svenska konsumtionsbaserade utsläppen måste minska med cirka 80 % fram till år 2050 för att begränsa den globala uppvärmningen till två grader.

Två ton CO<sub>2</sub>e motsvarar ungefär de genomsnittliga utsläppen från en personbil per år i Sverige, alternativt en flygresor tur och retur till Thailand från Sverige (endast CO<sub>2</sub> inräknat) (Lundell, 2013).

Trenden under de senaste decennierna i Sverige visar att utsläppen minskat sett ur ett produktionsperspektiv<sup>1</sup>. Samtidigt har utsläppen i andra länder ökat för att producera svensk import, vilket medför att de minskningar av utsläpp som görs i Sverige äts upp av de ökningarna som sker i andra länder.

---

<sup>1</sup> Produktionsperspektivet räknar med alla utsläpp som görs av svenskar och svenska företag i Sverige och i andra länder.



**Figur 1.** Utsläpp av växthusgaser till följd av slutkonsumtion i Sverige 1993–2014. (Naturvårdsverket, 2016a)

Konsumtion utgör idag ett huvudfokus för det långsiktiga arbetet med miljö- och hållbarhetsstrategier (European Environment Agency, 2015). Arbetet med att ställa om till en hållbar konsumtion bedrivs på flera nivåer av många olika aktörer. Inom FN har man till exempel beslutat om 17 stycken hållbarhetsmål som ska gälla för alla världens länder. Ett av de 17 målen är att *säkerställa hållbara konsumtions- och produktionsmönster* (UNDP, u.å.). Även de svenska nationella miljömålen har mål som kan kopplas till konsumtion, målet om en begränsad klimatpåverkan är ett av målen som direkt påverkas av konsumtion. En del av målet om en begränsad klimatpåverkan är att begränsa den globala uppvärmningen till en ökning på max två grader Celsius jämfört med förindustriell nivå (före 1900-talet), något som Naturvårdsverket bedömer inte kommer vara möjligt fram till år 2050 med befintliga och beslutade styrmedel och åtgärder (Naturvårdsverket, 2016b). Vid FN:s klimatmöte i Paris höjdes dessutom ambitionsnivån ytterligare genom en strävan om en temperaturökning på max 1,5 grader, något som sannolikt kommer kräva nollutsläpp i alla delar av världen till år 2050 följt av nettonegativa utsläpp under andra halvan av århundradet (SOU, 2016).

Sveriges regering presenterade i sin budgetproposition för 2017 en strategi för hållbar konsumtion (Regeringskansliet, 2016a). Målet med strategin är att den ska bidra till en miljömässigt, socialt och ekonomiskt hållbar konsumtion genom statligt arbete men också genom samarbete med kommuner, näringsliv och civilsamhälle (ibid). Kritik har framkommit mot strategin för hållbar konsumtion bland annat för att den

undviker att ta ställning till fundamentala systemförändringar och minskad konsumtion (Lerpold & Sjöberg, 2016). Även förslaget till nytt klimatpolitiskt ramverk, den så kallade klimatlagen har fått kritik. Klimatlagen har fått kritik för att den endast har ett nationellt produktionsperspektiv och helt bortser från konsumtionsperspektivet och de utsläpp som sker i andra länder till följd av konsumtion i Sverige (Paulsson & Kalmström, 2017).

Flera kommuner arbetar idag med konsumtionsfrågor, däribland Göteborgs stad som har satt som mål till år 2035 att deras invånare ur ett konsumtionsperspektiv maximalt ska ge upphov till 3,5 ton CO<sub>2e</sub> per person och år (Göteborgs stad, 2014). Helsingborgs stad<sup>1</sup> har som ambition att vara ledande i miljö- och klimatfrågor. Som en del i detta arbete vill Miljöförvaltningen i Helsingborg undersöka vad Helsingborg stad kan göra för att invånarna i kommunen ska konsumera mer klimatsmart och långsiktigt hållbart. Den här studien har gjorts på uppdrag av, och i samarbete med, Miljöförvaltningen i Helsingborg. Resultatet kommer användas som underlag till kommunens nya Energi- och klimatplan.

## 1.2 Syfte

Syftet med studien är att ta fram rekommendationer för Helsingborgs stads arbete med att främja en mer hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv, genom att klargöra hur andra framstående kommuner bedriver sitt arbete.

## 1.3 Frågeställningar

1. Hur arbetar svenska kommuner med omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?
2. Vad kan Helsingborgs stad göra för att främja en mer hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?

---

<sup>1</sup> *Helsingborgs stad* avser den kommunala organisationen Helsingborg och inte den fysiska staden.

## 1.4 Avgränsningar

Fokus för studien är privat konsumtion. Offentlig konsumtion<sup>1</sup> behandlas endast i begränsad utsträckning när det finns en koppling till privat konsumtion.

Studien undersöker möjliga styrmedel och åtgärder på kommunal nivå. På nationell och internationell nivå finns en stor mängd styrmedel som inte utreds i den här studien. Åtgärder tagna av kommunala bolag granskas inte i den här studien om de inte tas upp av respondenterna eller beskrivs i dokument utgivna av Helsingborgs stad.

Av resursskäl har informanter på kommunal nivå prioriterats då det är de som arbetar med införandet av åtgärder och har tillgång till information som inte är offentligt beskriven i planer eller andra styrdokument.

Studien ämnar endast undersöka vilka kommunala styrmedel och åtgärder som kan påverka privat konsumtion ur ett klimatperspektiv, övrig miljöpåverkan orsakad av konsumtion har inte tagits i beaktan i den här undersökningen.

---

<sup>1</sup> All konsumtion som är skattefinansierad, till exempel skola, vård och omsorg.

## 2. Metod

*I följande avsnitt redovisas var, när och hur studien har genomförts. Inledningsvis redogörs vilken typ av studie som arbetet grundar sig i, följt av vilken metod som använts samt tillvägagångssätt och beskrivning av processen.*

### 2.1 Val av ansats

Metodlitteraturen skiljer på två typer av ansatser eller forskningsstrategier, kvantitativ och kvalitativ. Ansatserna är två olika sätt att få kunskap om sociala fenomen (Johannessen & Tufte, 2003). Den kvalitativa ansatsens kännetecken är att den utgörs av ”mjuk” data som ofta har samlats in genom intervjuer vilka kan resultera i korta eller långa texter som måste tolkas. Den kvantitativa ansatsen samlar in ”hård” data som lämpar sig bättre för räkneoperationer. Insamlingen av kvantitativ data sker vanligtvis genom enkätundersökningar eller opinionsmätningar (ibid).

Bryman (2011) menar att den kvalitativa ansatsen har ett induktivt synsätt, det vill säga ett tolkande synsätt där teorier genereras utifrån att studera och tolka insamlad data. Den kvantitativa ansatsen har däremot i huvudsak ett deduktivt synsätt vilket innebär att befintliga teorier prövas mot insamlad data (Bryman, 2011).

Johannessen och Tufte (2003) menar att den kvalitativa ansatsen lämpar sig bättre när det fenomen som ska undersökas är inom ett område där det finns lite forskning sedan tidigare. Johannessen och Tufte (2003) lyfter också fram att den kvalitativa ansatsen kräver mindre än den kvantitativa i form av kunskap om befintlig teori för att utforma studien på ett sätt som gör att inget viktigt förbises i insamlingen av information. Den kvalitativa ansatsen ger en större flexibilitet än den kvantitativa då även om forskaren använder sig av en intervjuguide behöver inte guiden följas fullt ut, vilket medför att förhållanden som inte identifierats i förväg kan komma fram (Johannessen & Tufte, 2003).

Studien ämnar i det här fallet att visa hur kommuner i Sverige arbetar med omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv. Osäkerheter kring vilka styrmedel och åtgärder som kan vara aktuella samt bristen på tidigare forskning av ämnet har varit avgörande för att välja en kvalitativ ansats för den här studien. Kvalitativa intervjuer har valts för att ge insamlingen av empiri en större flexibilitet och validitet än vad en kvantitativ ansats medfört.

## 2.2 Val av metod

Som metod i den kvalitativa ansatsen har semistrukturerade informantintervjuer valts. Johannessen och Tufte (2003) beskriver upplägget på en intervju mellan två ytterligheter; den strukturerade intervjun och den ostrukturerade intervjun. Den strukturerade intervjun har på förhand fastställda frågor som ska ställas i en viss ordning, medan den ostrukturerade intervjun mer påminner om ett fritt samtal. Den strukturerade intervjun ger forskaren mindre möjlighet att styra samtalet och ger därför en mindre flexibilitet än den ostrukturerade intervjun, fördelen är att informanten blir i lägre utsträckning påverkad av forskaren och svaren blir mer standardiserade och lättare att jämföra (Johannessen & Tufte, 2003).

I den här studien har ett antal frågor tagits fram till informanterna för att avgränsa svaren till det område som avses undersökas, samtidigt är intervjuerna tillräckligt ostrukturerade för att följa upp oväntade sidospår med frågor som inte ingår i guiden. Nya aspekter som kommer fram i de inledande intervjuerna kan därmed komplettera intervjuguiderna för de efterföljande intervjuerna.

Vid en informantundersökning används svarspersonerna som källor för att beskriva verkligheten kring en viss aspekt (Esaiasson, et al., 2017). I den här studien utgörs informanterna av tjänstemän på utvalda kommuner. Informanternas svar ligger till grund för att beskriva hur arbetet med privata konsumtion bedrivs i respektive kommun av kommunorganisationen.

En fallstudie av Helsingborg stad har gjorts genom en dokumentanalys av kommunala dokument och styrkort. Då studien har genomförts i samarbete med Miljöförvaltningen i Helsingborg har det funnits tillgång till icke offentligt material vilket varit avgörande för att en dokumentanalys bedömts ge en adekvat bild över arbetet i Helsingborg. Utgångspunkten för de styrmedel, åtgärder och aktiviteter som har identifierats i Helsingborg har varit att de ska ha en tydlig koppling till privat konsumtion och de ska vara konkret formulerade i kommunala dokument eller styrkort. Åtgärder inom samma område har sammanfattats i övergripande formuleringar.

## 2.3 Tillvägagångssätt

Inledningsvis har rapporter och vetenskapliga artiklar studerats för att få en övergripande bild av vilken forskning som har gjorts på kommunala styrmedel med inverkan på privat konsumtion. Det specifika ämnet har inte tidigare behandlats i någon stor utsträckning vilket medfört att information från flera olika forskningsområden har sammanlänkats för att ge en övergripande bild av området för den här studien.

Ett flertal av rapporterna som använts till underlag i det analytiska ramverket är utgivna av Naturvårdsverket. Naturvårdsverket är en av flera myndigheter som har ansvar för de nationella miljömålen i Sverige. Statistiken som Naturvårdsverket bygger sina rapporter på kommer i stor utsträckning från Statistiska centralbyrån (SCB) som ansvarar för den officiella statistiken i Sverige och kan därav ses som vägledande för kommuner och relevant för denna undersökning.

Sökningar efter vetenskapliga artiklar har gjorts genom sökmotorn LUBsearch som är en sökmotor med anslutning till ett flertal ämnesspecifika databaser.

Då styrmedel och åtgärder inom miljö- och klimatområdet är under ständig utveckling har en gräns på maximalt tio år gamla artiklar och rapporter använts för källor som behandlar hållbar konsumtion. Äldre källor förekommer på andra ämnesområden som till exempel beteendeteori där åldern på informationen inte bedömts vara väsentlig i samma grad.

För att resultatet i studien ska återspegla svenska förhållanden och utgöra så stor relevans som möjligt för Helsingborgs stad har undersökningar som gjorts på svenska förhållanden prioriterats framför studier gjorda på andra länder och deras invånare.

För sökningar efter rapporter och kommunala dokument har utöver LUBsearch även Google använts som sökmotor. I sökmotorerna har inledningsvis främst kombinationer av orden hållbar, konsumtion, privatkonsumtion, privat konsumtion, kommunalt och styrmedel använts. Sökningar på motsvarande ord på engelska har också genomförts. Under arbetets gång har ytterligare sökningar gjorts för specifika ämnesområden som identifierats av den inledande litteraturen. De kompletterande områdena har varit följande:

- Matkonsumtion
- Livsmedel
- Transporter
- Boende
- Cirkulär ekonomi
- Flyg
- Klädkonsumtion
- Uppvärmning
- Konsumtionsteori
- Policy
- Beteendeteori
- Rebound effect<sup>1</sup>
- Konsumtion och lycka

---

<sup>1</sup> Rebound effect är den effekt som uppstår vid till exempel energieffektiviseringar då den sparade energin istället används för något annat, vilket gör att det totalt sett eventuellt inte blir någon besparing.

En stor del av de källor som använts i arbetet har upptäckts genom snöbollsmetoden, det vill säga, de inledande artiklarna och rapporterna som genererats genom sökmotorer har i sin tur länkat vidare till nya källor. I den utsträckning det varit möjligt har vetenskapligt granskade artiklar använts men i fall då det funnits lite information på ett område har även icke vetenskapligt granskade artiklar nyttjats som källor.

Parallellt med litteraturstudien har en dokumentanalys av Helsingborg stads styrdokument och styrkort genomförts. Målet med dokumentanalysen var att utreda vilka befintliga styrmedel och aktiviteter i Helsingborgs stad som påverkar den privata konsumtionen. Alla nämnders styrkort i programmet för verksamhetsplanering (Stratsys) har undersökts för att hitta eventuella åtgärder som kan påverka privat konsumtion. Även de nu gällande styrdokumenterna i kommunen har genomförts efter aktiviteter med koppling till privat konsumtion. Den officiella informationen som lämnas skriftligt av de olika förvaltningarna i Helsingborgs stad har kompletterats med muntlig information som har insamlats genom ostrukturerade intervjuer med tjänstemän på miljöförvaltningen och stadsbyggnadsförvaltningen i Helsingborg.

Intervjuerna som genomfördes med andra kommuner under våren 2017 inleddes med att en intervjuguide med stödfrågor skickades cirka en vecka i förväg inför varje intervju. Informanterna ute på kommunerna fick därmed möjlighet till eftertanke och tid till att eventuellt undersöka rådande förhållanden i kommunen. Intervjuguiden bestod av sex frågor. De två första frågorna avsåg att ge svar på hur man i kommunen ser på kommunens ansvar för vad invånarna konsumerar och hur de bedömer potentialen för kommunal påverkan. De återstående fyra frågorna ämnade klarlägga vilka konkreta åtgärder och styrmedel som kommunerna använder eller avser använda i framtiden för att påverka privat konsumtion. Intervjusvaren utgör den empiriska grunden för att besvara forskningsfråga nummer ett i studien.

Intervjuerna har i tre fall utförts över telefon (Umeå, Karlstad, Malmö) och i tre fall har informanterna svarat på frågorna i textform (Eskilstuna, Göteborg, Lerum). Telefonintervjuerna spelades in för att kunna transkriberas och möjliggöra att gå tillbaka i efterhand och lyssna igen. Kvale och Brinkmann (2014) menar att det är svårt att överföra muntligt språk till skrift då olika nyanser som till exempel ironi i det muntliga språket kan försvinna i en direkt utskrift. Hur transkriberingen av intervjuerna genomförs blir därför avgörande för hur texten kommer tolkas i analysen. Kvale och Brinkmann (2014) menar att det alltid sker en tolkning i processen av att överföra något muntligt till skrift även om den görs ordagrann. Valet av transkriberingsmetod bör utformas beroende av vad resultatet ska användas till (Kvale & Brinkmann, 2014). Transkriberingen av intervjuerna i den här studien har gjorts ordagrant med undantag för upprepningar, ofullständiga meningar och liknande. Den höga graden av exakthet i transkriberingen av telefonintervjuerna har lett till bedömningen att det inte erfordras en validering av intervjutexterna i efterhand.

Transkribering och analys av intervjuerna har gjorts kontinuerligt för att intressanta aspekter som dykt upp ska kunna föras in i de återstående intervjuerna.



Bryman (2011) menar att en kontinuerlig bearbetning av intervjumaterialet är att föredra då det kan bli en övermäktig uppgift att göra allt på en gång.

Kommunerna som intervjuats har valts ut efter förekomst i litteraturen samt andra mediala sammanhang. De utvalda kommunerna har alla i någon form framstätt som långt framme vad gäller arbete kring hållbar konsumtion.

## 2.4 Validitet och reliabilitet

Esaiasson et al (2017) delar in validitet i två delar, intern validitet och extern validitet. Den interna validiteten kan likställas med resultatvaliditet om det är en studie med beskrivande snarare än förklarande slutsatser. Resultatvaliditet syftar på att studien mäter det den påstår att den ska mäta (ibid). Esaiasson et al (2017) menar vidare att en god resultatvaliditet kräver att det inte förekommer vare sig systematiska eller osystematiska fel när mätningarna utförs.

Slutsatserna i den här studien är beskrivande, det vill säga resultatet avser att beskriva hur situationen ser ut snarare än varför den ser ut som den gör. Hur stark resultatvaliditeten är beror till stor utsträckning på i vilken grad informanterna är insatta i alla aktiviteter, styrmedel och åtgärder som finns i deras kommun. Det finns en risk att aktiviteter som inte är direkt kopplade till hållbar privat konsumtion förbises.

Den externa validiteten avser i sin tur hur väl de beskrivande slutsatserna kan generaliseras till en större population utifrån det begränsade antalet enheter som undersökts (Esaiasson, et al., 2017).

Den här studiens validitet och relevans för Helsingborgs stad bedöms vara hög då det är andra svenska kommuner som intervjuats och deras förutsättningar är i många avseenden de samma som för Helsingborg. Extern validitet i form av generella slutsatser om hur arbetet i svenska kommuner i allmänhet ser ut, är utifrån den här studien avsevärt lägre. För att höja generaliserbarheten av resultatet krävs ett större empiriskt underlag med fler intervjuade kommuner.

Den använda datans reliabilitet kan beskrivas som dess tillförlitlighet. Tillförlitligheten är beroende av vilken data som används, hur datan samlats in och hur den bearbetats (Johannessen & Tuft, 2003). Esaiasson et al (2017) menar att bristande reliabilitet i första hand orsakas av slumpmässiga fel under datainsamlingen och i bearbetningen av den insamlade datan.

För att skapa en hög reliabilitet har samtliga intervjuer spelats in och transkriberats inför analysarbetet med intention att minska risken för slumpmässiga misstag och feltolkningar. I den tolkningsprocess som sker när den transkriberade intervjun ska analyseras finns det en risk för feltolkningar. Möjligheten att gå tillbaka till inspelningen av intervjun är ett sätt att minska denna risk och höja reliabiliteten.



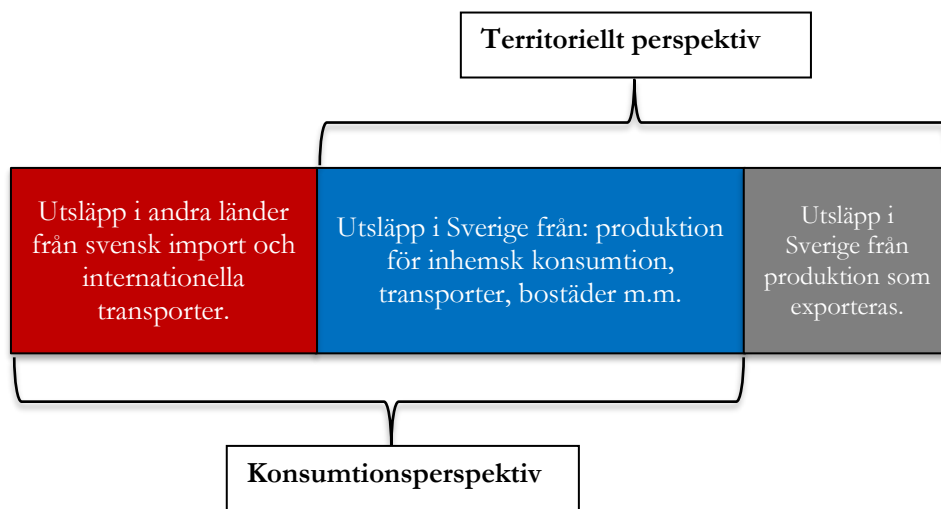
## 3. Analytiskt ramverk

*I följande avsnitt redovisas hur konsumtionsläget i Sverige ser ut i allmänhet samt uppdelat i de fyra konsumtionsområdena Livsmedel, Boende, Transporter och Övrigt. Nulägesbeskrivningen kompletteras med teorier kring köpbeteende och styrmedel för att fungera som analytiskt ramverk till empirin i diskussionen.*

### 3.1 Varför ett konsumtionsperspektiv?

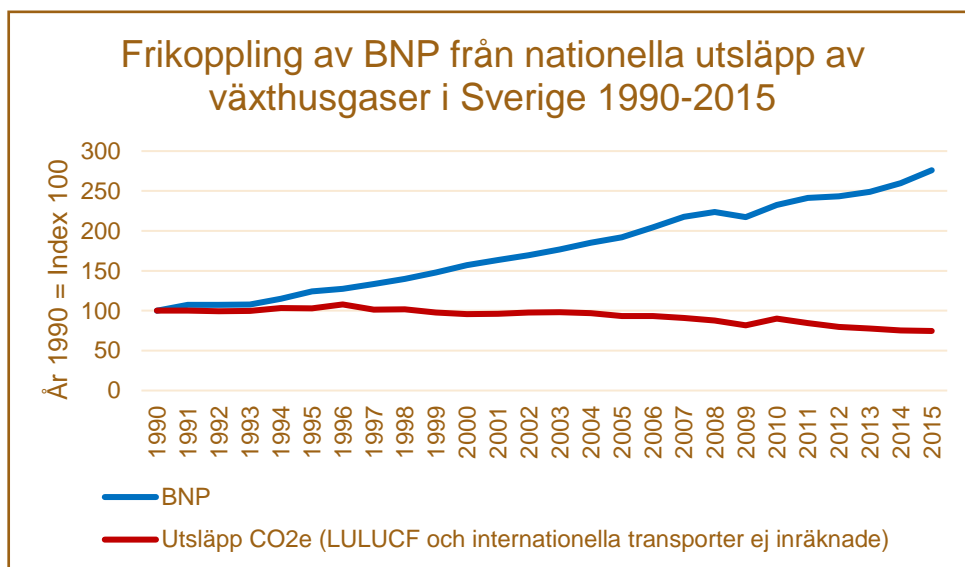
Mellan åren 1993 och 2013 minskade utsläppen av växthusgaser till följd av konsumtion i Sverige med cirka 30 %. Under samma period ökade utsläppen av växthusgaser i andra länder till följd av konsumtion i Sverige med över 45 % (Naturvårdsverket, 2016a).

För att följa upp de nationella och internationella klimatmålen mäts de territoriala utsläppen, det vill säga de utsläpp som sker inom Sveriges geografiska gränser (Naturvårdsverket, 2016c). I det territoriala sättet att mäta syns inte de utsläpp som sker i andra länder till följd av svensk konsumtion. För att belysa andra aspekter av Sveriges klimatpåverkan kompletteras de territoriella mätningarna med produktionsbaserade och konsumtionsbaserade mätningar (ibid). De produktionsbaserade mätningarna innefattar utöver de territoriella utsläppen även utsläpp som orsakats av svenska företag och personer i andra länder. De konsumtionsbaserade utsläppen räknar i sin tur in all klimatpåverkan som svensk konsumtion driver på och ger upphov till, både i Sverige och i andra länder (ibid).



**Figur 2.** Visualisering av konsumtionsperspektiv och territoriellt perspektiv. (Naturvårdsverket, 2015)

Sverige har uppmärksammats internationellt för att vara ett föredöme när det gäller att skapa ekonomisk tillväxt samtidigt som den negativa klimatpåverkan minskat i landet, så kallad *decoupling* (Isenhour & Feng, 2016).



**Figur 3.** Frikoppling av BNP från nationella utsläpp av växthusgaser i Sverige 1990-2015. (Statistiska centralbyrån, u.å. a; Statistiska centralbyrån, u.å. b)

Det territoriella perspektivet som frikopplingen bygger på har fått kritik för att dölja ”export” av klimatpåverkan till andra länder. De flesta industrialiserade länderna i världen är nettoimportörer av koldioxidutsläpp, det vill säga utsläppen som orsakats av produktionen av deras export är lägre än utsläppen som uppkommit i produktionen av deras import (Jakob & Marschinski, 2013). Att bara mäta de territoriella utsläppen för ett land som Sverige med relativt stor handel med andra länder riskerar att ge en felaktig bild av den klimatpåverkan som invånarna orsakar (Naturvårdsverket, 2010).

Relativ decoupling behöver dessutom inte säga något om den faktiska klimatpåverkan i absoluta tal då den bara visar på att utsläppen i förhållande till BNP har sjunkit (Isenhour & Feng, 2016). Genom att komplettera det produktionsbaserade perspektivet med ett konsumtionsperspektiv kan såväl direkta som indirekta utsläpp som kopplas till konsumtionen av varor och tjänster i ett land uppmärksammas (ibid).

Utöver att Sverige har mätningar av konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser så finns det även ett så kallat generationsmål som ska ge en generell inriktning för de 16 nationella miljömålen. Generationsmålet har till uppgift att säkerställa införandet av tvärssektoriella frågor som konsumtionsfrågor i miljömålsarbetet och därmed skapa en internationell dimension till de nationella miljömålen som annars endast har ett nationellt fokus (Naturvårdsverket, 2016d). Regeringens definition av generationsmålet lyder:

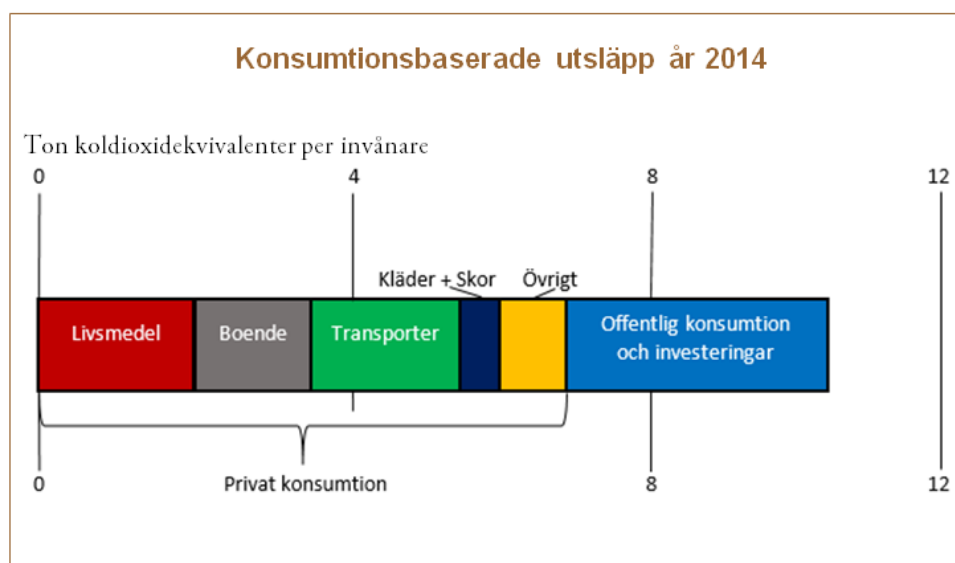
*"Det övergripande målet för miljöpolitiken är att till nästa generation lämna över ett samhälle där de stora miljöproblemen är lösta, utan att orsaka ökade miljö- och hälsoproblem utanför Sveriges gränser."* (Naturvårdsverket, 2016d)

För att synliggöra utsläpp och klimatpåverkan som skapas av den livsstil och konsumtion som befolkningen i Sverige har, är det viktigt att komplettera de territoriella mätningarna med ett konsumtionsperspektiv. Konsumtionsperspektivet är viktigt för att inte bara uppmärksamma källorna till utsläpp utan även drivkrafterna bakom (IPCC, 2014).

Myndigheterna i ett land har begränsade möjligheter att direkt påverka produktionsprocesser i andra länder. Åtgärder och styrmedel som riktar sig mot konsumtion i Sverige är dock ett sätt att utöka inflytandet och påverkar ända ner på produktionsnivå i andra länder runt om i världen (European Environment Agency, 2015).

### 3.2 Utsläpp per sektor

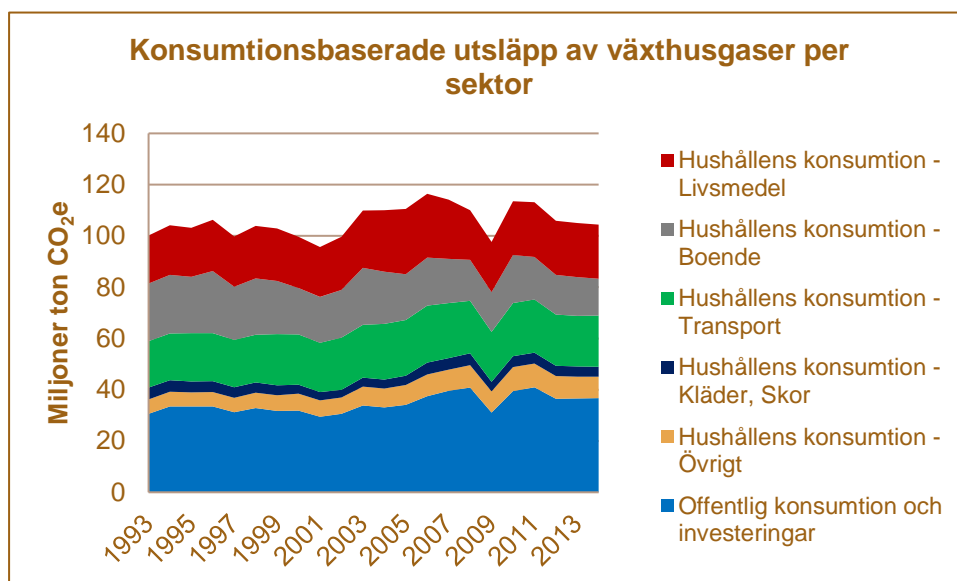
Privat konsumtion det vill säga hushållens konsumtion står för cirka två tredjedelar av de totala konsumtionsbaserade utsläppen, resterande tredjedel står den offentliga konsumtionen och investeringar för (Naturvårdsverket, 2017). Konsumtion kan delas in i olika sektorer beroende på vad som konsumeras.



**Figur 4.** Konsumtionsbaserade utsläpp i genomsnitt per person och sektor, i Sverige år 2014. Källa: (Naturvårdsverket, 2016i).

I vilken grad utsläppen sker i Sverige eller andra länder skiljer sig markant åt mellan de olika konsumtionssektorerna (Naturvårdsverket, 2017). Som exempel kan nämnas att privat konsumtion av kläder och skor som står för cirka 6 % av de totala utsläppen från hushållen, där sker 90 % av utsläppen i andra länder (Naturvårdsverket, 2017; Naturvårdsverket, u.å). Boendesektorn står för en betydligt större del av de totala utsläppen, cirka en femtedel. Av de utsläppen sker ungefär hälften i Sverige och hälften i andra länder (ibid).

Inte enbart volymen av importen påverkar nivåerna av konsumtionsbaserade utsläpp utan också från vilket land importen sker. Skillnader i till exempel produktionsmetoder, energikällor och reningssystem gör att klimatpåverkan från import av samma vara från olika länder kan variera kraftigt (Naturvårdsverket, 2016a).



**Figur 5.** Utveckling konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser per sektor 1993 - 2014. Källa: (Naturvårdsverket, 2017).

Studier på svenska hushåll har visat att den faktor som har störst betydelse för hur stora utsläpp av växthusgaser som hushållet ger upphov till är hur hög inkomsten är, följt av fysiska faktorer så som typ av bostad och avstånd till arbetet. (Nässén, et al., 2015). Även sociala strukturer det vill säga vilka normer som råder i den sociala omgivningen kan få stor påverkan, till och med större än den egna personliga inställningen till miljöfrågor. Även om dessa faktorer inte kan förklara allt så kan de i allmänhet få större effekt än den personliga motivationen att agera miljövänligt (ibid). Nässén et al. (2015) påpekar dock att vikten av personliga preferenser och attityder kan vara av stor betydelse för att skapa stöd för klimatpolitik även om det för konsumentbeteende tycks vara av mindre betydelse än flera andra faktorer.

Larsson & Bolin (2014) har i sin studie över Göteborgarnas konsumtionsvanor visat på att det som främst orsakar högre utsläpp av växthusgaser för hushåll med höga inkomstnivåer är högre konsumtion av flyg- och bilresor samt högre konsumtion i kategorin *Övrigt*. Naturvårdsverket (2008) lyfter fram tre faktorer utöver inkomstnivå som generellt skiljer olika grupper i samhället åt när det kommer till utsläppsnivå av växthusgaser:

- Kön. Män orsakar i genomsnitt större utsläpp än kvinnor. En stor del av förklaringen till detta är skillnaden i resvanor. Kvinnor åker i allmänhet mer med kollektivtrafik och män kör mer bil.

- Ålder. Storleken på utsläpp kan variera mellan olika faser i livet. Även här finns det en koppling till olika resvanor.
- Landsbygd eller stad. Beroende på var man bor finns det olika förutsättningar för val av till exempel uppvärmning och transporter vilket påverkar utsläppsnivåerna.

### 3.2.1 Konsumtion Livsmedel

I Sverige står Livsmedel för cirka 30 % av hushållens utsläpp av växthusgaser (Naturvårdsverket, 2017). Sett ur ett livscykelperspektiv är det i produktionen den största klimatpåverkan sker, det är endast i undantagsfall som senare steg som till exempel transporter och förpackning är den dominerande faktorn (Angervall, et al., 2008). Av transporterna är det normalt transporten som sker av slutkonsumenten det vill säga den mellan butiken och hemmet som har störst klimatpåverkan (ibid). Det sista steget i livscykeln som är avfallshanteringen har även den en betydande klimatpåverkan, denna kan dock minskas avsevärt genom biogasproduktion eller produktion av fjärrvärme (ibid).

Matsvinn i olika led av matkedjan är en stor orsak till klimatpåverkan. Globalt förloras över 30 % av den mat som produceras under olika steg i matkedjan (Porter & Reay, 2016). I utvecklade länder står slutkonsumenten för den största delen av svinnet genom att kasta köpt mat som inte äts upp. I utvecklingsländer sker den största förlusten under odlingen, skörden och vid distributionen (ibid). I Sverige står den mat som slängs varje år för cirka 3 % av de totala utsläppen av växthusgaser (Naturvårdsverket, 2016e).

Överkonsumtion kan precis som matsvinn ses som en form av ineffektivitet i matkedjan. Antalet som klassas som överviktiga i världen uppgår till nästan en miljard människor, vilket är fler än antalet som lider av svält (Porter & Reay, 2016). Mängden människor med övervikt förväntas öka ytterligare i takt med att folkrika länder som Kina anammar mer av västerländska matvanor (ibid). Porter & Reay (2016) menar att överkonsumtion och matsvinn tillsammans kan bidra till att 70 % av den globala matproduktionen inte fördelas effektivt. Det finns därmed stor potential att minska utsläppen av växthusgaser från matkedjan genom att minska denna ineffektivitet (ibid).

Tekniska innovationer och effektiviseringar är viktiga för att minska utsläppen av växthusgaser i matproduktionen. Metoder för att minska utsläppen av växthusgaser i jordbrukssektorn måste dock ses i samband med andra miljöutmaningar som till exempel biodiversitet och djurskydd (Garnett, 2011). För att nå de uppsatta utsläppsnivåmålen kommer det utöver tekniska framsteg även att krävas nya matvanor (Garnett, 2011; Bryngelsson, et al., 2016). Garnett, (2011) menar att de utsläppsminskningar som kan komma att göras genom tekniska framsteg kommer inte kunna kompensera för den befolkningstillväxt som sker i världen samt förväntade ökningarna i konsumtion av kött och mejeriprodukter i många utvecklingsländer (ibid).



Enligt Bryngelsson, et al., (2016) kommer det sannolikt krävas en minskning av konsumtionen av kött från idisslare (nöt och får) i Sverige med minst 50 % för att EU:s utsläppsmål ska kunna nås.

En minskad köttkonsumtion behöver inte bara ses som positivt ur klimatsynpunkt det kan också vara klokt av hälsoskäl. En hög konsumtion av rött kött och proccssat kött har blivit länkat till ökad risk för cancer och flera andra allvarliga sjukdomar (Macdiarmid, et al., 2012; Micha, et al., 2010).

Klimatpåverkan från mat skiljer sig stort mellan olika produkter men också avsevärt mellan olika produktionsmetoder. Vegetabilier har generellt betydligt lägre klimatpåverkan än animaliska produkter (Angervall, et al., 2008; Garnett, 2011). Det finns dock undantag, till exempel gurkor och tomater som odlats i växthus med fossil uppvärmning, dessa kan ge högre utsläpp av koldioxidekvivalenter per kilo färdig produkt än till exempel kyckling (Angervall, et al., 2008).

För produkter med höga utsläpp i produktionsledet kan långa transporter få en relativt liten betydelse sett ur ett livscykelperspektiv. Stora skillnader i klimatpåverkan från olika produktionsmetoder gör att även den närodlade produkten inte alltid är den bästa för klimatet (Angervall, et al., 2008). En frilandsodlad tomat från Spanien kan vara klart bättre ur klimatsynpunkt än en svensk tomat som odlats i växthus som värmts upp med fossila bränslen. Trots transporten från Spanien till Sverige kan bidraget till växthuseffekten bli runt fyra gånger högre för den svenska tomaten (ibid).

Att äta efter säsong brukar framföras som klimatsmart val men även då är det viktigt att beakta produktionsmetod. Beroende av vad som läggs in i definitionen av säsong kan klimatpåverkan variera. Om odlingen kan ske utan tillförsel av extra energi finns det potential till flera miljöfördelar däribland minskade utsläpp av växthusgaser (Röös, 2014).

Ekologisk mat kan ha flera positiva miljöaspekter jämfört med konventionellt odlad mat. Gällande klimatpåverkan så leder den ekologiska odlingen i Europa generellt till lägre utsläpp av växthusgaser räknat per använd odlingsyta (Tuomisto, et al., 2012). I vissa fall ger emellertid den ekologiska odlingen lägre avkastning per ytenhet än den konventionella vilket leder till att en större yta krävs för att odla samma kvantitet (ibid). Stora variationer i utsläppsmängd inom både konventionell och ekologisk odling beroende av olika produktionsmetoder gör det svårt att dra några generella slutsatser om vad som är att föredra ur klimatsynpunkt (Tuomisto, et al., 2012).

### 3.2.2 Konsumtion Boende

Till konsumtionsområdet Boende räknas förutom elanvändning och fjärrvärme också; hyran i hyresrätter, hushållstjänster, hemtextilier och möbler (Naturvårdsverket, 2017). Mellan åren 1993 och 2014 minskade utsläppen från konsumtionsområdet Boende med över 35 % i Sverige. En starkt bidragande anledning till att utsläppen av växthusgaser har minskat från bostäder i Sverige är att uppvärmningen med fossil olja i stor utsträckning har bytts ut mot fjärrvärme, bibränslen och elektriska värmepumpar (Naturvårdsverket, 2016f). Konsumtionsområdet Boende står idag för cirka 20 % av de totala privata konsumtionsbaserade utsläppen (Naturvårdsverket, 2017).

Det finns fortfarande stor potential till att spara energi genom att förbättra byggnaders energiprestanda (Energimyndigheten, 2017). För att främja denna utveckling har EU tagit fram ett energieffektiviseringsdirektiv som alla medlemsstater ska uppfylla senast år 2020. Direktivet innebär att alla nya byggnader som uppförs ska vara "nära-nollenergibyggnader" (ibid). I direktivet står även att länderna ska vidta åtgärder för att stimulera att renovering av gamla byggnader ska leda till nära-nollenergibyggnader (ibid). Exakt vilken energiprestanda som ska krävas för en "nära-nollenergibyggnad" i Sverige har ännu inte beslutats av regeringen (Regeringskansliet, 2016b).

I takt med att bostäder blir allt mer energisnåla får de boendes levnadsvanor allt större betydelse för energiförbrukningen (Kellner, 2017). Studier har visat att det finns potential till att kraftigt minska förbrukningen av hushållsel i många bostäder. Införandet av individuell mätning och debitering kan vara ett kostnadseffektivt sätt för att minska elförbrukningen i flerbostadshus. Införandet har visat sig kunna medföra en omedelbar och drastisk minskning av elanvändningen i hushåll som tidigare använt förhållandevis mycket el (Elinder, et al., 2017). Kellner (2017) påpekar att stora minskningar i användningen av hushållsel kan ske utan att det sänker de boendes standard eller komfort. Beteendeförändringar är dock svåra att genomdriva enbart med information och dagens låga energipriser gör att många inte upplever någon personlig vinning av att inte slösa med energin vilket försvårar förändringsarbetet (Kellner, 2017).

### 3.2.3 Konsumtion Transporter

De sammantagna konsumtionsbaserade utsläppen från transporter står idag för cirka 30 % av de privata konsumtionsbaserade utsläppen (Naturvårdsverket, 2017). Konsumtionsområdet Transporter innefattar flyg (nationellt och internationellt), tåg, bil, paketresor, fordon och bränslen till de olika transportmedlen (ibid). Utsläppen inom Sveriges geografiska gränser från transporter har sedan år 1993 minskat något.

Utsläppen från transporter som sker i andra länder visar under samma period istället på en kraftigt ökande trend (Naturvårdsverket, 2016g).

Av utsläppen från transporterna som sker i andra länder står flyget för 92 % (Åkerman, 2012). Naturvårdsverket (2016g) pekar ut den kraftiga ökningen av flygresor som en av de stora klimatutmaningarna. Utsläppen från svenska invånares internationella flygresor har ökat med över 60 % sedan år 1990 (Kamb, et al., 2016). De effektiviseringar som har gjorts inom flyget de senaste 15 åren har endast reducerat en liten del av utsläppen som den stora ökningen av antalet flygresor bidragit till (Åkerman, 2012). Många kortare resor med flyg finns det klimatvänligare fordonsalternativ till, men för längre resor som till USA och Thailand saknas det däremot realistiska alternativ. För att utsläppen från dessa resor ska minska totalt sett måste antalet resor minska (ibid).

Klimatpåverkan från flyget befinner sig idag på ungefär samma nivå som hela den svenska personbilstrafiken (Naturvårdsverket, 2016h). Utan införande av effektiva styrmedel för flyget riskerar utsläppen i framtiden bli större än de totala utsläppen för hela Sverige (Kamb, et al., 2016).

På nationell nivå finns det en vision om att Sverige ska ha en fossiloberoende fordonsflotta till år 2030 och flera kommuner har dessutom valt att gå före med ytterligare högre mål (Sweco, et al., 2016). För att målet om en fossiloberoende fordonsflotta ska uppnås kommer det att krävas ett förändrat mänskligt beteende. Fyra viktiga områden som har stor betydelse för denna omställning är;

- Nya bilar
- Infrastruktur
- Utbildning och kommunikation
- Planering och styrning

Inom alla dessa områden måste insatser göras så att människor ändrar sitt beteende och sina resvanor (Sweco, et al., 2016). Det måste bli mindre bekvämt att använda bilen så att fler väljer andra färdmedel (ibid). För kommuner finns det flera viktiga områden att arbeta med för att främja en minskad bilanvändning till fördel för ett ökat nyttjande av kollektivtrafik. Rapporten från Sweco et al. (2016) lyfter till exempel fram;

- Marknadsmässig prissättning av parkeringsplatser
- Lägre hastighetsgränser inom staden
- Införande av succesivt skärpta miljözoner för personbilar
- Planering för hållbart resande i nya stadsdelar
- Ställa krav vid nybyggnation om cykelparkering, laddinfrastruktur, bilpooler m.m.
- Infartsparkering till staden kopplad till regelbunden kollektivtrafik
- Minska framkomligheten för bilar till förmån för gång, cykel och kollektivtrafik

Det finns idag begränsad kunskap om hur och varför människor gör sina val av färdmedel, det är därför viktigt att göra rese- och attitydundersökningar så att förståelsen för detta område kan bli bättre (Sweco, et al., 2016). En studie som gjorts på attityder kring cykling visar på att viktiga faktorer för att välja cykel som färdmedel är till exempel bekvämlighet och att det tar rimlig tid (Forward, 2014). Forward (2014) skriver i sin rapport att det måste både bli enklare att välja cykeln samtidigt som det blir svårare att välja bilen. De positiva aspekterna med att cykla i stället för att köra bil bör kombineras med att belysa de negativa effekterna av att inte välja cykel (ibid). För beslutsfattare är det viktigt att se till så att det går att cykla snabbt och bekvämt men det är också viktigt att förebygga olyckor och cykelstölder (ibid).

### **3.2.4 Konsumtion Övrigt (inklusive kläder och skor)**

Under kategorin Övrigt eller Shopping som den också benämns, kategoriseras all privat konsumtion som inte ingår i Livsmedel, Boende och Transporter. Kvar blir konsumtion av en rad olika varor och tjänster som till exempel inköp av kläder, skor och elektronik, kostnader för husdjur och rekreation (Naturvårdsverket, 2017; Naturvårdsverket, 2008). Sammantaget står kategorin *Övrigt* för cirka en femtedel av de privata konsumtionsbaserade utsläppen av växthusgaser.

Konsumtionen av prylar ökar stadigt. Bakom den ökade konsumtionen finns flera orsaker. En avgörande faktor är marknadsekonomi och strävan efter ekonomisk tillväxt som gjort att de ekonomiska möjligheterna till ökad konsumtion stadigt ökat för allt fler människor (Luttropp, et al., 2013). Högre löner i kombination med lägre priser gör att många idag kan köpa allt fler varor utan att planera och spara pengar först (ibid). Det går också att se en ökad trend i att allt fler köper saker utifrån andra aspekter än deras funktion, till exempel kan inköpen istället styras av mode och för att markera social tillhörighet (ibid).

De enskilt största bidragen till utsläpp av växthusgaser inom kategorin Övrigt är i Sverige kläder och skor (Naturvårdsverket, 2017). Den klart största påverkan från kläder sker under produktionen (Roos, et al., 2016). För konsumenter är det av störst vikt att minska konsumtionen av kläder i allmänhet då endast en liten del av klimatpåverkan sker under användningsfasen (ibid). I Sverige är det transporterna till och från affären som har den största direkta klimatpåverkan under användningsfasen. Utsläppen från transporten är även större än den ifrån hanteringen av tvätt. Klimatsmarta transporter till och från affären har därför också en betydande roll för att minska klimatpåverkan från kläder (ibid).

### 3.3 Effektivisering och miljövänlig konsumtion

Den främsta orsaken till att utsläppen av växthusgaser ökar till följd av svensk privat konsumtion är att konsumtionsvolymen ökar snabbare än effektiviteten i produktionsländerna (Naturvårdsverket, 2015). Utsläppsminskningar kan komma till stånd på två sätt, att effektiviteten i produktionen ökar så att klimatpåverkan blir lägre per produkt eller att konsumtionen minskar (ibid). I det mest optimistiska framtidsscenarioet som Naturvårdsverket (2015) räknar på med en relativ ökning av tjänstekonsumtion och bromsad ökningstakt av den totala konsumtionen så kommer det inte räcka med en dubbling av dagens effektiviseringstakt för att nå hållbara utsläppsnivåer till år 2050. För att nå utsläppsmålen kommer det även krävas att konsumtionsvolymen inom flera områden begränsas (Naturvårdsverket, 2015).

Genom att köpa begagnat, låna och dela istället för att äga och köpa nytt kan konsumtionsvolymen minska samtidigt som en hög materiell välfärd bibehålls (Naturvårdsverket, 2015). Bradley (2016) menar att allt fler grupper i samhället har börjat intressera sig för delande, mycket tack vare nya digitala plattformar som gjort det enklare att dela till exempel bilar och bostäder, men också att masskonsumtionssamhället börjar bli mättat och allt fler blir medvetna om dess baksidor. Utöver de digitala hjälpmedlen så blir även fysiska delningsplattformar allt vanligare. Idag finns det bibliotek inte bara för böcker utan även för andra saker som verktyg, kläder och fritidsprylar (ibid). Begreppet delningsekonomi innefattar många olika former av delande. Det som alla har gemensamt är att de fokuserar på funktionen snarare än produkten. Till exempel behövs kanske ett hål i väggen och inte en bormaskin (Bradley, 2016).

Delningsekonomi och kollaborativ konsumtion utmanar traditionella företag och affärsmodeller vilket kan komma i konflikt med befintliga lagar och regler. Delandet kan ses som en fantastisk möjlighet till att förändra hur människor idag lever och konsumerar, samtidigt kan det ses som ett hot mot företag och välfärden när privatpersoner börjar konkurrera med traditionella företagsformer, vilket ställer nya krav på bland annat skattesystemen (Leaphart, 2016).

Hur stor klimatnyttan blir av effektiviseringar och delningsekonomiska insatser påverkas av hur resurser som eventuellt frigörs förbrukas. Denna ”rebound effekt” kan uppkomma genom att den löpande kostnaden för användandet sjunker, vilket kan leda till en högre förbrukning till samma kostnad som tidigare. Det kan också bero på ökade inkomster som möjliggör en överflyttning av konsumtion (Nässén & Holmberg, 2009). Till exempel vid köp av ny bil kan en liten bil betyda en lägre köpesumma än en stor bil, besparingen kan förbrukas på annat sätt till exempel flygresor. Den mindre bilen förbrukar sannolikt också mindre bränsle vilket gör att den kan köras längre än den stora bilen till samma kostnad (ibid).

Cirkulär ekonomi är ett modernt koncept för att integrera ekonomiska aktiviteter med en miljömässigt hållbar utveckling (Murray, et al., 2017). Bocken et al. (2016) beskriver tre huvudsakliga åtgärder för att skapa en cirkulär ekonomi:

- Sakta ner takten på resursflödet genom produkter som vara längre och/eller utnyttjas effektivare.
- Skapa ett cirkulärt flöde av resurser genom återvinning.
- Effektivisera genom att använda mindre resurser per produkt.

Att övergå till en cirkulär ekonomi och cirkulära affärsmodeller sparar i regel resurser och leder därav till lägre utsläpp och lägre kostnader i produktionen (Zink & Geyer, 2017). De ekonomiska effekterna och det faktum att det ofta inte helt går att utsluta nytt råmaterial i produktionen inom cirkulär ekonomi riskerar att leda till en rebound effekt som tar bort delar eller hela den klimatvinst som var tänkt (European Environment Agency, 2015; Zink & Geyer, 2017). Enligt Zink och Geyer (2017) behöver risken för en ökad total produktion till följd av cirkulär ekonomi tas med i beräkningarna av fördelarna med införandet av cirkulära affärsmodeller. För att verkligen minska klimatpåverkan krävs en minskad produktion och konsumtion, detta utlovas av den cirkulära ekonomin men när ekonomiska aspekter räknas in riskerar rebound effekten att reducera klimatnyttan (ibid).

Bradley (2016) menar att kollaborativ konsumtion måste kombineras med övergripande samhällsstyrning för hållbarhet. Det behövs en ny fördelningspolitik som minskar konsumtionsutrymmet för grupper som idag överkonsumerar resurser. Samtidigt behöver produktivitetsvinster tas ut i till exempel ledig tid snarare än i ökad lön (ibid). Det finns en tydlig koppling mellan arbetstid och energiförbrukning. I majoriteten av EU-länder arbetar befolkningen i genomsnitt betydligt färre timmar per år än vad man gör i USA, det är också en avsevärd skillnad mellan energikonsumtionen och utsläppen per capita mellan de två (Rosnick & Weisbrot, 2007). Det finns ett politiskt tryck att efterlikna den amerikanska modellen trots att det skulle vara bättre för klimatet om USA istället tog efter EU när det gäller arbetstid (ibid).

Nässén och Larsson (2015) har gjort en studie på svenska hushåll som visar på att en arbetstidsminskning på 1 % leder till en minskad energiförbrukning på omkring 0,7 % och en minskning av växthusgasutsläpp på 0,8 %. Resultatet grundar sig främst i att färre arbetstimmar ger en lägre inkomst och en lägre konsumtion. Det faktum att tiden för potentiell konsumtion av fritidsaktiviteter ökar har mindre än en tiondel av påverkan på utsläppen jämfört med minskningen av inkomst och därmed möjlighet till konsumtion (Nässén & Larsson, 2015). Då enbart effektiviseringar sannolikt inte kommer vara tillräckligt för att nå de uppsatta utsläppsmålen kan en arbetstidsförkortning bli ett nödvändigt komplement (ibid). Införandet av kortare arbetstid kan genomföras på flera sätt med olika för och nackdelar. Det tydligaste problemet är att det kan bli svårare att finansiera välfärdssystemen om människor inte

fortsätter att arbeta och öka konsumtionen, det finns dock exempel på länder i Europa som på senare tid lyckats genomföra arbetstidsförkortningar (Larsson & Bolin, 2014).

### 3.4 Varför ökar konsumtionen?

Trots larmrapporter om klimatförändringar fortsätter befolkningen i Sverige att konsumera allt mer. Förklaringen är att det råder en kultur som hela tiden uppmanar till konsumtion (Solér, 2010). Genom media och reklam förmedlas ständigt vad som ska konsumeras för att uppnå en viss livsstil eller känsla (ibid). Nytt mode och teknikutveckling förändrar synen på hur en produkt "ska" vara och leder till att konsumtionstakten ökar ytterligare (ibid). Idag blir det allt vanligare att människor talar om sig själva och ser sig som konsumenter snarare än till exempel medborgare, föräldrar eller arbetare (Östberg & Kaijser, 2010).

Produkter och varumärken kan fungera som verktyg eller symboler för att förmedla vem man är och vilken grupp man tillhör, vilket brukar kallas "the extended self" eller det utvidgade jaget (Belk, 1988; Östberg & Kaijser, 2010). Solér (2010) menar att konsumtionen blivit existentiell och att allt fler konsumerar produkter för deras innebörd snarare än deras funktion. Konsumtion av varor och tjänster har blivit ett sätt att svara på livets stora frågor, söka tröst, fördriva tid och visa kärlek (ibid). Solér (2010) menar att så länge produkter och tjänster används på detta sätt kommer det utgöra ett hinder för att skapa en hållbar utveckling.

Individens bakgrund och uppfostran påverkar vilka attityder och värderingar hen har, vilket i sin tur påverkar köpbeteendet (Lindén, 2009). Många äldre generationer har ett sparande med sig från sin uppväxt i en tid med låga inkomster, medan yngre generationer måste skaffa sig kunskap om sparande på annat sätt. Utöver generationsfaktorn kan även social klass, kön, etnisk- och kulturell bakgrund utgöra en stor betydelse för värderingar, attityder och beteende som påverkar konsumtion (Lindén, 2009; Östberg & Kaijser, 2010).

Östberg och Kaijser (2010) menar att det pågår en kamp i samhället om vilka normer som ska råda. På ena sidan står en ökad miljövetenhet som ifrågasätter överkonsumtion och på andra sidan står bland annat näringslivet som vill se en ökad konsumtion.

Vilken övergripande norm som råder kring konsumtion i samhället har historiskt sett varierat. På sextio- och sjuttioalet växte det fram en rörelse som ifrågasatte att ägna livet åt lönearbetet så att man kunde konsumera sig till en bekväm fritid. På åttiotalet vände det till att åter bli en konsumtionsnorm som dominerade i samhället (Östberg & Kaijser, 2010). Parallellt med den övergripande normen i samhället så finns det ytterligare normer inom olika samhällsgrupper som kan skilja sig från den övergripande normen (ibid).

Hög inkomst associeras med ett högt välmående men förhållandet är invecklat och sambandet förefaller vara avtagande i takt med ökade inkomstnivåer (Diener & Seligman, 2009). Det finns också undantag med länder som har låg materiell standard samtidigt som en hög nivå av upplevd lycka (ibid). I länder med höga inkomster och hög konsumtionsnivå som Sverige finns det inget tydligt samband mellan ökad konsumtion och ökat välmående (Solér, 2010). Studier tyder på att det är av större betydelse hur vi spenderar vår tid och våra pengar än i vilken mängd vi har tillgång till dem (Mogilner & Norton, 2016). Det människor värderar högst är enligt lyckoundersökningar att ha tillfredställande sociala relationer, en god hälsa, ett trivsamt arbete, bra bostad och att vara aktiv (Sanne, 2007).

### 3.5 Styrmedel

För att Sverige ska nå de nationella miljömålen samt internationella åtaganden på miljöområdet kommer det att krävas styrmedel som kraftigt förändrar de produktions- och konsumtionsmönster som idag råder (Naturvårdsverket, 2016j). Vid val av styrmedel behöver hänsyn tas till flera aspekter som varierar mellan olika styrmedel, till exempel hur mycket tid får måluppfyllandet ta, vilka aktörer ska man vända sig till och hur kommer dessa aktörer reagera på införandet av styrmedlet (Lindén, 2009). När det kommer till klimatpolitiken som sträcker sig över många olika traditionella sektorer menar Montin (2009) att statens roll är att möjliggöra förändringar snarare än att vara styrande i traditionell mening.

Kommuner kan spela en viktig roll i Sveriges klimatarbete. På kommunal nivå skapas visioner, mål och strategier som kan vara mer eller mindre långtgående i förhållande till de nationella miljömålen (Elander, et al., 2010). Utöver att ansvara för genomförandet av lokala åtgärder kan kommunen som organisation också fungera som arena för samarbete mellan näringsliv, universitet och organisationer kring miljöfrågor (ibid). Den statliga utredningen kring cirkulär ekonomi lyfter bland annat återbruksgallerian i Eskilstuna som ett exempel på hur kommuner kan samarbeta med privata aktörer för att minska avfallsmängden (SOU, 2017).

I omställningen till en klimatsmart konsumtion har konsumenten en avgörande roll. Besluten om vilka produkter och tjänster som ska införskaffas, hur de används och hur de avyttras görs alla av konsumenter. För att nå de nationella målen kring hållbar utveckling behöver konsumenter nås av argument via styrmedel när de till exempel ska göra inköp, använda sina produkter och avyttra sina saker (Lindén, 2009).

Människans beteende styrs av både interna och externa faktorer. Den externa påverkan kan delas in i informativa styrmedel, ekonomiska styrmedel, administrativa styrmedel och fysiska åtgärder (Lindén, 2004; Lidskog & Sundqvist, 2011). De interna faktorerna avser individens värderingar, attityder, preferenser, beteenden, livsstil och fysiska förmåga (Lindén, 2004). Lindén (2004) menar att de yttre faktorerna har som



mål att bygga upp en inre motivation hos individen och få till ett ändrat beteende. Ett förändrat beteende kan uppkomma genom ny kunskap och inre motivation eller genom ett nytt agerande som i sin tur leder till ändrade attityder och värderingar (ibid).

### **3.5.1 Tvingande/juridiska styrmedel**

Till tvingande styrmedel hör lagar, regler och förordningar (Lidskog & Sundqvist, 2011). Åtgärder i denna kategori har i regel någon form av påföljd knutna till sig (Lindén, 2004) och riktar sig i större utsträckning till yrkesverksamma näringsidkare än konsumenter (Hennlock, et al., 2015). Att fastställa vilken mängd av utsläpp som högst ska vara tillåtet att släppa ut, eller att kräva en viss renings- eller produktionsteknik är vanligt förekommande styrmedel för myndigheter (Pihl, 2014). Exempel på tvingande miljöstyrmedel som riktar sig till konsumenter finns bland annat inom avfallshandling, enskilda avlopp, farliga kemikalier och byggande (Hennlock, et al., 2015). Även om införandet av lagar och skatter sker på en nationell nivå så har kommuner möjlighet att införa lokala regler som till exempel ge tillstånd för elfordon att köra i bussfiler, sänka parkeringsnormen eller förenkla bygglovsansökan för solceller (Göteborgs, et al., 2016a).

Tvingande styrmedel har tidigare setts som det lämpligaste sättet för en stat att styra verksamheter. I Sverige och i många andra länder har dock ekonomiska och informativa styrmedel vuxit sig allt starkare (Lidskog & Sundqvist, 2011). Det finns flera orsaker till att tvingande styrmedel inte används i större utsträckning inom miljöområdet idag. En anledning är att många av dagens miljöproblem inte har samma karaktär som de problem som varit i fokus tidigare (ibid). Dagens miljöproblem är ofta globala frågor med komplexa lösningar. Det är i stor utsträckning fråga om nya produktions- och konsumtionsmönster snarare än att förbjuda ett visst ämne eller stänga en enskild fabrik (ibid). Lidskog och Sundqvist (2011) menar att det skett en ideologisk samhällsförskjutning mot en ökad tilltro för marknadens förmåga och konsumentens makt, inte minst som ett sätt för att komma runt de politiska svårigheterna med att till exempel införa tvingande begränsningar av långa flygresor.

### **3.5.2 Ekonomiska styrmedel**

Ekonomiska styrmedel utgår ifrån att marknadens aktörer är egoistiska och försöker bemöta detta genom att internalisera externa kostnader vilket ska utgöra incitament för ett beteende som är mer önskvärt ur ett miljö- och samhällsperspektiv (Brännlund & Kriström, 2012).

Ekonomiska styrmedel kan fungera både som morot och piska. Exempel på positivt motiverande styrmedel är bland annat finansiella avdrag, subventioner och rabatter (Lindén, 2009). Negativt motiverande styrmedel som skatter och avgifter

uppskattas i allmänhet inte, men den upplevda negativa effekten kan i vissa fall mildras genom kombinationer med andra styrmedel. Genom att kombinera ”morot” och ”piska” för att få till beteendeförändringar kan både ett bättre resultat och en högre acceptans uppnås (ibid).

Pihl (2014) menar att en viktig fördel med ekonomiska styrmedel jämfört med tvingande styrmedel är att de tillåter en större flexibilitet som kan medföra en högre kostnadseffektivitet. Pihl (2014) anser också att om principen att förorenaren ska betala ska gälla så är ekonomiska styrmedel i form av avgifter mer rättvisa än tvingande styrmedel som sätter ett tak på utsläppen. Ett tak innebär att det är gratis att förorena upp till en viss nivå och de som drabbas av föroreningarna får ingen kompensation för detta inom de beslutade nivåerna (Pihl, 2014).

Skatter bestäms nationellt och måste beslutas av riksdagen medan införandet av avgifter kan beslutas av regeringen eller andra myndigheter som kommuner (Hägerhäll Aniansson, 2005). Kommunala ekonomiska styrmedel riktade mot privatpersoner kan till exempel vara parkeringsavgifter, kollektivtrafiktaxor, vatten- och avfallstaxor samt klimatanpassade avgifter vid byggnationer (Göteborgs, et al., 2016a).

### 3.5.3 Informativa styrmedel

Information som styrmedel är i allmänhet att betrakta som ett långsamt sätt att skapa förändring (Lindén, 2009). Det bygger på att mottagaren frivilligt uppmärksammar och bearbetar informationen (ibid). Studier har visat att en del konsumenter ofta strategiskt väljer att undvika produktinformation om hälsa och miljö, vilket är en faktor som begränsar påverkans effekterna av information (Nordström & Thunström, 2015).

Linden (2009) menar att det är relativt enkelt att påverka attityder genom information, det vill säga att få folk att förstå att de måste ändra hur de agerar, men det är betydligt svårare att få dem till att verkligen förändra invanda beteenden i det vardagliga livet och anamma en ny livsstil. Det finns ett tydligt glapp mellan uttalade positiva attityder till hållbarhet och verkligt konsumtionsbeteende (Prothero, et al., 2011).

Information används inte bara för att direkt påverka människors beteende utan också för att bereda väg för andra styrmedel (Hägerhäll Aniansson, 2005). Information kan ge ökade kunskaper och påverka attityder så att andra beslut om till exempel ökade kostnader eller införande av tvingande styrmedel lättare accepteras (ibid). Ett sätt att skapa engagemang och medvetenhet kan vara genom att informera om goda exempel på tidigare projekt vilka då kan bli enklare att genomföra på andra platser i framtiden (Naturvårdsverket, 2012). Information kan också vara ett sätt att förstärka effekten av andra styrmedel, till exempel ekonomiska, det är dock i allmänhet svårt att mäta enskilda effekter från informativa styrmedel (ibid).

Ju mer ett beteende sker genom vana och är en del av en livsstil, desto längre tid tar det att påverka beteendet genom information och frivillighet (Lindén, 2009).

Information och utbildning är ofta inte tillräckligt för att förändra beteenden som kräver nya färdigheter eller vanor (Mont, et al., 2013). Om det nya beteendet innebär ekonomiska nackdelar eller minskad njutning och förlorad tid, minskar chanserna till förändrat beteende ytterligare (ibid). Möjligheterna till förändring påverkas samtidigt av hur komplicerad informationen är, komplicerad information tenderar att leda till att färre personer tar till sig informationen och att ännu färre ändrar attityder och beteende (Lindén, 2009).

Information som styrmedel är en nödvändighet men är utan en kombination av andra styrmedel inte tillräckligt för att lösa miljöproblem (Hägerhäll Aniansson, 2005). Styrmedel måste se till att alla konsumenter kan reducera sin miljöpåverkan snarare än att lägga bördan på en liten skara engagerade (Isenhour & Feng, 2016).

Informativa styrmedel gynnas av att de är relativt billiga och okontroversiella men utöver att människor inte alltid agerar rationellt efter vad dem vet är ”rätt” så drabbas konsumenter ständigt av motstridiga budskap (Mont, et al., 2013). Samtidigt som konsumenter får höra att de ska gå över till att konsumera och leva hållbart så utsätts de kontinuerligt för marknadsföring och sociala normer i samhället som hyllar en ökad konsumtion av materiella ting, dessa har ett mycket större inflytande än till exempel enskilda offentliga informationskampanjer (ibid).

### 3.5.4 Fysiska åtgärder

Samhällsplanering och annan fysisk planering kan betraktas som en form av styrmedel. Fysiska åtgärder kan främja ett klimatvänligare beteende genom att till exempel förbättra förutsättningar för klimatvänliga transporter och understödja utbyggnaden av klimatvänlig energiproduktion (Hägerhäll Aniansson, 2005). Lindén (2004) menar att åtgärder i den fysiska miljön kan få stora effekter på människors beteende och att till exempel lokalisering av insamlingsstationer samt hur rent det är kring dessa i stor utsträckning påverkar motivationen för att avfallssortera. Andra exempel på kommunala fysiska åtgärder som skapar förutsättningar till hållbarare konsumtion är att planera staden så att det är korta avstånd till funktioner som kollektivtrafik, skolor, sjukvård, handel och rekreation (Göteborgs, et al., 2016a). Kommuner kan också främja en fritid som är hållbar genom att till exempel skapa förutsättningar för aktiviteter och upplevelser istället för konsumtion av varor. Ytterligare exempel på åtgärder som kan göras av kommuner är att erbjuda platser där människor kan dela på resurser och utveckla hjälpmedel för att hitta till dessa och andra platser med goda exempel på hållbara lösningar (ibid).

### 3.5.5 Nudging

Nudging eller Nudge är ett samlingsbegrepp som innefattar flera olika styrmedel som avser att påverka individers beteendemönster (Mont, et al., 2014). Faktorer som lathet, mentala genvägar och gamla vanor gör att konsumenter inte alltid väljer det som är bäst för samhället eller det som stämmer överens med deras egna preferenser (Stefansdotter, et al., 2016). Tvingande, ekonomiska och informativa styrmedel bygger till stor del på klassiska ekonomiska resonemang som förutsätter en rationellt agerande individ, medan nudgingverktyg tar hjälp av beteendevetenskap för att få en mer mångsidig bild av beteenden (Mont, et al., 2014). Syftet med nudging är att förändra ett beteende utan att begränsa individens valmöjligheter eller förändra de ekonomiska förutsättningarna (Stefansdotter, et al., 2016). Att nudging är förenligt med den fria marknadens ideal är kanske dess mest uppenbara fördel (Mont, et al., 2014).

Mont et al. (2014) delar in nudging i fyra områden;

- Förenkla och rama in information
- Förändra den fysiska miljön
- Val av standardalternativ
- Använda sociala normer

Stefansdotter et al. (2016) menar att nudging inte är effektivt om inte underliggande attityder stämmer överens med det beteende som försöker främjas. Nudging kan till exempel spela en roll för att lyfta fram attitydpåverkande information eller för att tydliggöra ekonomiska skillnader mellan mer eller mindre hållbara alternativ, men andra styrmedel som information med en inverkan på attityder kommer fortfarande vara viktiga för att ändra beteenden (ibid).

Människans beteende är komplext vilket gör det svårt att mäta exakta orsakssamband och vilka effekter som nudging kan få i stor skala (Mont, et al., 2014). Nudging är inte en ersättare till de klassiska styrmedlen som fortfarande kommer vara avgörande för att skapa hållbara konsumtionsmönster i en större skala. Nudging bör istället ses som ett komplement till andra styrmedel som kan öka effekten av dessa (ibid). Stefansdotter et al. (2016) menar vidare att en förutsättning för att nudging ska lyckas är att konsumenterna känner ett stort förtroende för utföraren och att kommuner och andra myndigheter bör arbeta med nudging i den utsträckning som det passar in i deras uppdrag. (ibid). Ett sätt för kommuner att stärka sin trovärdighet och öka möjligheterna till att påverka normer i samhället är genom att föregå med gott exempel i den egna organisationen (Göteborgs, et al., 2016a).

## 4. Resultat och Analys

*I följande kapitel presenteras inledningsvis resultatet kring kommunens roll i omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv. Därefter presenteras resultatet som innefattar kommunala åtgärder och styrmedel, indelat i respektive konsumtionsområde. Avslutningsvis redovisas identifierade styrmedel i Helsingborgs stad som kan påverka privat konsumtion.*

### 4.1 Kommunens roll

Samtliga kommuner som intervjuats i den här studien är eniga om att kommuner har en betydande roll att spela när det gäller att ställa om samhället till en hållbar konsumtion ur ett klimatperspektiv. Anna Engström som är miljöchef på Lerums kommun menar till exempel:

*”Kommunerna har helt klart en roll att spela ur flera aspekter som har bäring på hållbar konsumtion. Till exempel fysisk planering, kollektivtrafik, cykelvägar och främja återbruk.”*

På frågan om vilken roll kommuner kan spela i en nationell omställning till en hållbar konsumtion, svarar Henric Barkman som arbetar som miljöstrateg i Karlstad kommun, att utvecklingen går mot att kommuner generellt sett jobbar allt mer med konsumtionsperspektivet i miljöarbetet. Han menar vidare att en orsak till att det inte varit mer på agendan tidigare är dels att kommuner inte har så stor rådgighet över privat konsumtion, samt att det är svårt att mäta resultatet av de insatser som görs. Henric Barkman menar att även om det alltid är önskvärt att kunna mäta saker så ska man inte begränsa utifrån det.

Emma Börjesson som arbetar på miljöförvaltningen i Malmö menar att man ska ”agera lokalt för att förändra globalt”, hon påpekar också att frågan om hur mycket en kommun kan lägga sig i den enskildes konsumtion är komplicerad. Emma Börjesson anser att de nya FN-målen Agenda 2030 hjälper till att tydliggöra bilden av hur kommuner kan förhålla sig till frågan, och att de utredningar kring cirkulär ekonomi och delningsekonomi som regeringen har kommit med kan förtydliga ytterligare. Lars Wiklund arbetar som kommunstrateg med miljöfrågor på kommunen i Eskilstuna och han menar att introducerandet av nya koncept, som till exempel cirkulär ekonomi

och delningsekonomi, samt spridande av kännedom kring dessa, är en av kommunens uppgifter.

Henric Barkman påpekar att på kommunnivå finns en kontakt med medborgarna på ett helt annat sätt än vad man har på nationell och internationell nivå. Det är en av anledningarna till varför han absolut tror att kommunerna kommer ha en stor roll i omställningen till en hållbar konsumtion. I framtiden tror Henric Barkman att kommunernas roll kommer utvidgas till att hjälpa invånarna med resurshushållning på ett annat sätt än vad de haft tidigare, framför allt inom konsumtion av prylar och mat.

#### 4.1.1 Utmaningar

Johan Sandström som arbetar som energi- och klimatstrateg i Umeå kommun menar att det finns en stor utmaning i kopplingen mellan inkomst och klimatpåverkan genom reboundeffekten. Flera andra respondenter ser även de problem med en fortsättning av den ekonomiska tillväxt som ägt rum i Sverige. Emma Börjesson är en av flera respondenter som anser att det ekonomiska systemet som bygger på tillväxt, utgör ett hot mot omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv.

Lars Wiklund:

*”Tillväxt är en helig ko som inte tillåts ifrågasättas. Det verkar inte finnas något uttänkt alternativ till dagens ordning, där svaret på många frågor är att hjulen måste snurra. [...] Det är få partier som vill eller vågar ifrågasätta tillväxten. Möjligen kan man sätta upp mål om hållbar tillväxt, men som ofta verkar vara försök till greenwash.”*

Johan Sandström:

*”Ibland kan jag känna att verktygen som man jobbar med blir väldigt futtiga [...] det blir mer att man kanske gör en informationskampanj eller öppnar upp en liten lokal för att dela produkter. [...] Eftersom kommunen är styrd politiskt, hur kan man jobba med de här frågorna då? Det handlar ganska mycket om att det blir att tittar på affärsmodeller som är mer hållbara helt enkelt.”*

På frågan om vilka utmaningar som finns kring omställningen till en hållbar konsumtion ur ett klimatperspektiv var det flera personer som uppgav politiska utmaningar i form av hur mycket staten ska styra och bestämma.

Henric Barkman:

*”Det är en slags ideologisk utmaning att liberaler gärna undviker att man försöker styra på något sätt över huvud taget.”*

Lars Wiklund:

*”Det finns olika politiska uppfattningar om huruvida en kommun ska bedriva opinionsarbete riktat mot invånarna eller inte. En del partier, särskilt mot högerkanten, vill inte att kommunen lägger sig i folks privatliv och kommer med pekpinar.”*

Avståndet från var vi är idag och vart vi behöver vara i en snar framtid för att samhället ska vara hållbart, ses också som en stor utmaning.

Johan Sandström om transportsektorn:

*”Vi använder nästan inga förnybara drivmedel idag fast att 2030 så ska vi vara fossiloberoende i fordonsflottan. Det är som att gå från nästan noll till hundra, på tretton år. Det är en ganska stor utmaning.”*

En annan utmaning som Henric Barkman tar upp är att privat konsumtion är ett så splittrat område med många olika typer av aktörer på olika nivåer inblandade. Han menar att det kommer krävas många typer av insatser från olika håll och att det inte finns ett ensamt styrmedel som kan lösa det.

#### 4.1.2 Möjligheter

Respondenterna har flera idéer om hur framtida kommunala arbetsinsatser kan se ut. Emma Börjesson ser en mer lokal konsumtion genom till exempel delningsekonomi som ett sätt att minska klimatpåverkan och samtidigt bidra till ett bättre samhälle med andra positiva aspekter som till exempel social inkludering och ökad trygghet.

Johan Sandström menar att om mer av det som konsumeras i Umeå produceras lokalt i norra Sverige som har mycket grön energiproduktion, kan det medföra klimatfördelar framför importerade varor.

Henric Barkman tror att kommuners kompetensuppgifter kommer att utvidgas i framtiden till att också innefatta att tillhandahålla det som krävs för att individer ska kunna leva klimatsmart inom alla områden. Ungefär som man redan idag har arbetat med transporter och tillhandahållande av kollektivtrafik. Vidare ser han också att förändrade normer i samhället, att människor inte är så individfokuserade utan ser mer till kollektivet, som en möjlighet till en mer hållbar konsumtion. En annan möjlighet är att regeringen har kommit med en strategi för hållbar konsumtion. Detta menar Henric Barkman är ett tecken på att man från statens sida börjar vakna till liv på det här området och statliga styrmedel som sänkt moms på reparationer är åtgärder som kommuner kan utnyttja och knyta egna aktiviteter kring.

### 4.1.3 Strategier

Ingen av de intervjuade kommunerna har en specifik strategi eller handlingsplan som riktar sig uttalat endast mot hållbar privat konsumtion. Alla kommunerna har dock styrmedel och åtgärder inom till exempel miljöprogram, avfallsplaner och trafikplaner som kan kopplas till hållbar konsumtion. Flera kommuner har också övergripande mål som innefattar privat konsumtion.

Linda Svensson arbetar som miljöutredare på miljöförvaltningen i Göteborg och har svarat på intervjufrågorna tillsammans med sina kolleger. De lyfter två exempel från Göteborgs klimatstrategiska program. Det ena är att ”stödja göteborgarna till att minska sin klimatpåverkan” och det andra är att ”utbilda en ny generation klimatsmarta medborgare”.

Henric Barkman berättar att man i Karlstad kommun har antagit ett övergripande mål om att konsumtionen i Karlstad ska vara resurssnål och hållbar. Detta nya övergripande men konkreta mål kommer leda till någon form av strategi eller handlingsplan som gör att man i kommunen behöver arbeta mer med konsumtionsfrågor än tidigare.

När det kommer till mer konkreta handlingsplaner tycks det finnas en tydlig skillnad mellan olika konsumtionsområden. Johan Sandström berättar om handlingsplaner i Umeå:

*”Vi har handlingsplaner som riktar sig till resande till exempel, väldigt mycket på resande och även en del på energi. Vi har ingen direkt handlingsplan när det gäller den privata konsumtionen av detaljhandel och livsmedelshandel.”*

Offentlig konsumtion har inte undersökts specifikt i den här studien men resultatet från intervjuerna indikerar trots allt att det tycks vara betydligt vanligare med konkreta mål inom offentlig konsumtion än inom privat konsumtion. Flera respondenter påpekar att åtgärder riktade mot offentlig konsumtion också kan få effekter på den privata konsumtionen.

Emma Börjesson:

*”Jag ska inte säga att vi har något jättetydligt dokument så direkt för den privata konsumtionen just ur klimatperspektiv faktiskt. På den offentliga sidan finns det ändå ganska mycket. [...] vad som serveras i förskolor och skolan kan sedan i sin tur påverka i nästa led den privata konsumtionen, men den är inte direkt riktad mot medborgarna.”*

Anna Engström:

*”Det handlar ju också om att vi som kommun ska gå före och föregå med gott exempel, vi är till exempel miljödiplomerade och ska i första hand köpa miljömärkta varor.”*



Henric Barkman:

*”Egen upphandling är på sätt och vis internt men det är ändå ett verktyg som man använder för att marknaden ska kunna utvecklas och att det ska kunna finnas fler alternativ även för privatpersoner. Men det är klart att framför allt är det kanske ett internt verktyg.”*

#### 4.1.4 Uppföljning

Flera informanter uttrycker problem med de befintliga systemen för statistik och uppföljning inom privat konsumtion. Johan Sandström saknar lokal statistik över till exempel flygresor för att möjliggöra mätningar av effekter från åtgärder som har gjorts lokalt i Umeå. Han berättar vidare att för att se hur klimatpåverkan ser ut från konsumtionen i Umeå ska man nu genomföra en konsumtionsvaneundersökning inom ett stort projekt som heter *Den koldioxidsnåla platsen*. Även Linda Svensson upplever problem kring uppföljning av effekter från genomförda åtgärder.

Linda Svensson:

*”I det klimatstrategiska programmet och rapporten Klimatomställning Göteborg 2.0 finns beräkningar [...]. Det vi ser är dock att det är svårt med uppföljningen av dem i förhållande till åtgärder eftersom det är så mycket annat som påverkar.”*

Emma Börjesson menar att utlysningar av externa medel riktar sig oftast mot hårda frågor som är lättare att följa upp. Hon tror att svårigheten att mäta konsumtion har påverkat möjligheten att söka externa medel för att arbeta med dessa frågor.

Henric Barkman berättar att i Karlstad använder man sig av nationell data i den mån det finns för att mäta de konsumtionsbaserade utsläppen i kommunen, men man använder sig också av dataverktyget REAP (Resources and Energy Analysis Program).

Henric Barkman om konsumtionsbaserade utsläpp:

*”Vi har med det i alla fall, men vi vet att den siffran inte har jätte hög validitet. Vi hoppas att någon aktör på nationell nivå ska kunna tillhandahålla det bättre för oss kommuner. Annars får vi försöka söka mer samarbete med andra kommuner som har börjat jobba mer med det, som Göteborg och Umeå och Uppsala.”*

I Karlstad finns även ett konsumtionsmål som använder den totala mängden avfall som indikator. Henric Barkman berättar att avfallsmängden visar hur bra de är på att återanvända, minska och förebygga avfall, men att det samtidigt fungerar som en viktig indikator över den totala konsumtionsnivån.

## 4.2 Kommunala åtgärder och styrmedel

Informanterna menar överlag att det finns få tillgängliga styrmedel för kommuner att arbeta med kring privat konsumtion. Linda Svensson menar att rådgivningen kring privat konsumtion framförallt ligger på nationell nivå. För kommuner anser hon att den största möjligheten till påverkan finns inom områdena transporter och energi. Lars Wiklund efterlyser ny skattelagstiftning som till exempel minskad moms på återbruk och reparationer. Han menar vidare:

*”Företagen måste få tydliga ekonomiska incitament att övergå till cirkulär ekonomi i design, råvaruval, produktion, distribution, affärsmodeller, användning hos konsument, reparation/uppgrädering, återbruk och återvinning av material.”*

Informativa styrmedel är ett verktyg som i stor utsträckning används av de kommuner som intervjuats. Henric Barkman menar att strategin i Karlstad har fram till nu varit att framförallt jobba med kommunikation för att hjälpa medborgarna att leva mer hållbart. För skolan försöker man implementera hållbar utveckling som ett generellt perspektiv på hela utbildningssystemet snarare än att göra mindre projekt och punktinsatser.

Johan Sandström om hur han ser på hållbarhetsfrågor inom utbildning:

*”Våra universitet är en väldigt viktig del. Att hållbarhetsfrågorna kommer med i alla typer av utbildningar inte bara dem som är riktade mot miljö och hållbarhet utan även andra [...] Det kan skapa en väldigt stor förändring när man sen kommer ut i arbetslivet.”*

### 4.2.1 Konsumtion Livsmedel

Flera av de intervjuade tjänstemännen uttrycker att livsmedelssektorn är ett svårt område att mäta och påverka. En av få åtgärder som lyfts fram och som riktar sig direkt mot privat livsmedelskonsumtion är projektet *hallbararestauranger.se* som är ett initiativ för att främja hållbara restauranger i Göteborg och Stockholm. En annan åtgärd som kan påverka konsumtionen av livsmedel lyfts fram av Lars Wiklund. I Eskilstuna arbetar man för att ta fram en plan för hållbar livsmedelsförsörjning. Planen handlar om att öka resiliensen och behandlar bland annat ekologisk produktion och lokalproducerat. Lars Wiklund menar att om det ökar så ökar också chanserna för konsumenterna i Eskilstuna att konsumera hållbart.

Emma Börjesson menar att de har ingen möjlighet att mäta om malmöborna konsumerar klimatsmart. De kan följa nationella siffror över till exempel ekologisk mat men säger hon *”det är ju inte om det är klimatsmart eller inte, det kan man inte se”*. Emma Börjesson berättar vidare att man i Malmö har flera mål kring den offentliga

livsmedelskonsumtionen och att dessa kan påverka även i nästa led den privata konsumtionen, även om de inte direkt riktar sig mot medborgarna.

Henric Barkman beskriver mål och uppföljning kring privat konsumtion av livsmedel i Karlstad:

*”Livsmedel har vi inte koll på, på kommunnivå. [...] indikatorn vi har är mer internt riktad, den anger andelen miljö och etiskt märkta livsmedel i kommunens verksamheter. Där skulle vi egentligen vilja ha en siffra för hur det ser ut bland kommuninvånarna men det kan vi inte få fram.”*

Nudging nämns av flera respondenter som ett användbart verktyg inom livsmedelskonsumtion. Henric Barkman berättar att man i Karlstad än så länge använt nudging inom kommunens interna organisation men att det i framtiden kan bli något man jobbar med även externt. Emma Börjesson kan dock se vissa problem kring nudging och privat livsmedelskonsumtion. Hon menar att det är svårt att använda sig av den typen av kampanjer när det gäller att få fler att äta vegetariskt, då vad man äter också handlar mycket om identitet.

Johan Sandström är ytterligare en respondent som uttalar sig om svårigheter kring att hitta verktyg för att påverka konsumtion av livsmedel. Han menar att informationsinsatser kan vara ett sätt att försöka höja medvetandet kring livsmedel och på så sätt påverka. Lars Wiklund poängterar dock svårigheten med att nå ut med information i dagens ”infobrus” och menar att det krävs ett kraftfullt och långsiktigt arbete som helst bör kombineras med fysiska åtgärder som underlättar ett bra beteende. Emma Börjesson uttrycker att det inte är helt lätt att veta hur man ska göra för att förändra privatpersoners konsumtion av livsmedel, *”visst man kan informera ihjäl medborgarna men samtidigt inte nå en förändrad konsumtion”*. Som ett sätt att motivera privatpersoner till att konsumera mindre kött menar Emma Börjesson att man kan använda hälsan som motivator.

Emma Börjesson:

*”[...] även om man inte konsumerar mer växtbaserat för att man tänker på klimatet utan den egna hälsan så är egentligen anledningen inte så viktig utan det viktiga är faktiskt vad man gör, vad man köper och hur man handlar.”*

Lars Wiklund tycker sig kunna se ett ökat intresse för livsmedel av hög kvalitet som till exempel är fritt från tillsatser, ekologiskt odlat eller närproducerat. Att jakten på låga priser inte styr vad vi äter tror Lars Wiklund kan bidra till att vi också konsumerar livsmedel som är mer hållbara.

Johan Sandström berättar att man i Umeå kommun genom ett samarbete med Umeå universitet håller på att titta på vilka verktyg som kan användas på bland annat

livsmedelsområdet. Så kanske kommer man snart ha fler verktyg för att påverka den privata livsmedelskonsumtionen i Umeå.

#### **4.2.2 Konsumtion Boende**

Endast ett fåtal av respondenterna nämner något som direkt berör konsumtionsområdet boende. Det som kortfattat behandlas är till exempel ”solkartor” som ska underlätta för fastighetsägare att se vad det kan innebära med solceller på just deras tak. Även energi- och klimatrådgivning nämns som ett exempel på informativt styrmedel.

Johan Sandström nämner att man i det kommunala fastighetsbolaget ställer hårda energikrav vilket är ett sätt för kommunen att påverka Bondesektorn.

Henric Barkman berättar att man i Karlstad arbetar med eltariffer för att främja en minskad elkonsumtion och en jämnare elanvändning.

#### **4.2.3 Konsumtion Transporter**

Åtgärder och aktiviteter inom transporter är något som i hög utsträckning lyfts fram av respondenterna. Kampanjer och projekt för att främja gång, cykel, buss och tåg framför bil är vanligt förekommande. Mycket görs inom arbetet med den fysiska planeringen i kommunerna.

Lars Wiklund berättar att man i Eskilstuna gör stora satsningar på infrastruktur för att främja hållbart resande genom gång, cykel och kollektivtrafik, på viss bekostnad av bilisten. En likartad bild ges av Henric Barkman som berättar att man länge arbetat med att hjälpa konsumenter att konsumera transporter på ett klimatsmart sätt genom att erbjuda bra kollektivtrafik, cykel- och gångvägar.

Johan Sandström nämner debitering av parkering och förtätning av staden som exempel på arbete med hållbara transporter i Umeå.

Lerum är en av flera kommuner som har arbetat med digitala hjälpmedel för konsumenter. Kommunen har tagit fram en app till mobiltelefoner som ska främja hållbara resor. I appen kan man samla poäng som man kan handla för i lokala affärer eller köpa fler lokala res- och transporttjänster. I Lerum har kommunen även bjudit på dubbdäck till cyklister som lovar att cykla under vintern.

Flexibel parkeringsnorm är ett styrmedel som också används i olika former av de intervjuade kommunerna. Övergripande har de alla gemensamt att de på något sätt erbjuder fastighetsägare en lägre parkeringsnorm om de istället för bilparkeringar kan erbjuda andra former av transportlösningar som till exempel tillgång till bilpool eller elcyklar.

På frågan om vilka styrmedel och åtgärder som kan bli aktuella i framtiden svarar Johan Sandström:

*” [...] vi måste jobba mycket med infrastruktur som gör att det blir jobbigt att åka bil och enklare att åka buss [...] städer som växer kan inte växa på samma sätt som de har gjort tidigare, det vill säga i nya bostadsområden ska vi inte planera för bilar på samma sätt som vi har gjort tidigare. Det vill säga bygger vi en massa parkeringsplatser så kommer folk att ha bilar där dem bor. Det finns inte plats för mer bilar helt enkelt, så att det finns en trängselproblematik i det här också”*

Johan Sandström lyfter även att det finns en jämställdhetsaspekt i transportfrågan:

*”skulle män resa lika hållbart som kvinnor skulle vi nå våra uppsatta mål på hållbart resande redan idag, så att det handlar också om att få män på bussen. [...] Vi satsar nu ganska mycket på elbussar och kommer ha 70 % elbussar inom två år ungefär, och ha en fossilfri kollektivtrafik. Men om hälften av befolkningen väljer att inte vara på bussen så får vi ju inte den effekt som vi vill ha.”*

#### 4.2.4 Konsumtion Övrigt

Att främja en cirkulär ekonomi och delande ekonomi tycks vara dominerande åtgärder inom konsumtion av Övrigt bland de intervjuade kommunerna. I många fall är det frågan om digitala hjälpmedel som ska underlätta för konsumenter att konsumera hållbart, men det finns också flera exempel på fysiska åtgärder som till exempel Sveriges första återbruksgalleria *ReTuna* i Eskilstuna och *Fritidsbanken* som lånar ut fritidsartiklar och finns i flera kommuner runt om i Sverige.

Johan Sandström berättar att man i den övergripande strategin för Umeå har med cirkulär ekonomi som en viktig bit kopplad till näringslivsutvecklingen. I framtiden tror han även att det kommer bli viktigt för kommuner att kunna erbjuda ett alternativ till konsumtion av produkter, i form av till exempel rekreation och liknande. Lars Wiklund tror även han att cirkulär ekonomi kommer bli allt mer aktuellt och menar att det är främst inom cirkulär ekonomi som man i Eskilstuna kommer hämta inspiration i framtiden.

Emma Börjesson berättar att man tidigare inte pratat så mycket om textil i klimatsammanhang men att man nu vet att konsumtionen av textilier ligger bakom en stor del av svenskarnas klimatpåverkan. I Malmö arbetar man därför specifikt för att minska miljöpåverkan från textil, bland annat genom en ny anläggning som ska kunna sortera textilier optiskt.

## 4.3 Identifierade styrmedel i Helsingborg

I Helsingborgs stad arbetar man utifrån ett "Livskvalitetsprogram" som tillsammans med översiktsplanen är det styrdokument som långsiktigt anger kommunens övergripande strategi. En del av Livskvalitetsprogrammets syfte är att ställa om individuella beteenden till det långsiktigt bästa för vår gemensamma hållbara utveckling. Programmet ska vara ett stöd i arbetet mot stadens mål och ska arbetas in i verksamhetsplaner på förvaltningar och bolag. Programmet bygger till stor del på valfrihet och förvaltningarna i kommunen utformar själva sitt arbete kring ökad livskvalitet (Helsingborgs stad, 2016a).

### 4.3.1 Konsumtion Livsmedel

På konsumtionsområdet Livsmedel saknas det specifika styrmedel och åtgärder. Det som eventuellt kan tillskrivas området livsmedel är de informativa styrmedel som finns i form av olika informationsåtgärder och utbildningar riktade till privatpersoner i allmänna hållbarhetsfrågor.

### 4.3.2 Konsumtion Boende

Inom boendesektorn har ett fåtal åtgärder med koppling till privatpersoners konsumtion kunnat identifieras. Kommunens klimat- och energirådgivare informerar om hur företag och privatpersoner kan spara energi. Det finns även en digital "solkarta" som visar potentialen för att installera solceller eller solpaneler för alla tak i kommunen.

I kommunens Energiplan från år 2014 har följande två åtgärder med koppling till privatpersoner och klimatet urskilts:

- I det kommunala energibolaget ska fossila bränslen användas i så liten utsträckning som möjligt vid driftstörningar och reservproduktion. Man ska även öka energiåteranvändningen och sträva efter ökad biogasproduktionen (Helsingborgs stad, 2014).
- Stadsbyggnadsnämnden och mark- och exploateringsenheten ska bedriva informationsspridning om energieffektivisering vid byggande (Helsingborgs stad, 2014).

### 4.3.3 Konsumtion Transporter

Privat konsumtion av transporter är det område som berörs av klart flest styrmedel och åtgärder. I kommunens översiktsplan finns övergripande strategier som att Helsingborg ska växa i stationsnära lägen och genom förtätning (Helsingborgs stad, 2010).

I Trafikplanen från år 2006 har följande åtgärder identifierats:

- Trimmingsåtgärder i vägnätet (kan vara både positivt och negativt ur klimatsynpunkt) (Helsingborgs stad, 2006).
- Utveckla bilparkeringar (kan vara både positivt och negativt ur klimatsynpunkt) (Helsingborgs stad, 2006).
- Bygga för att gynna gång och cykel (Helsingborgs stad, 2006).
- Utveckla kollektivtrafiken med till exempel nya regionala superbussar (Helsingborgs stad, 2006).

I kommunens Elbilsstrategi från år 2015 finns följande åtgärd:

- I kommunens förmånpolicy ska det finnas möjlighet att välja el-/hybridbil (Helsingborgs stad, 2015).

Kommunens parkeringsnorm från år 2016 medger en flexibilitet från normen vid nybyggnation om fastighetsägaren/byggherren gör åtgärder som främjar kollektivtrafik, bilpool eller transporter med cykel (Helsingborgs stad, 2016b).

Stadsbyggnadsnämnden ska arbeta aktivt med parkering så att hållbara transporter och attraktivt stadsliv främjas. Detta görs genom att staden subventionerar parkeringsplatser för miljöbilar (ibid).

### 4.3.4 Konsumtion Övrigt

I Helsingborg driver *Miljöverkstaden* utbildning kring hållbar utveckling i årskurs 1–7. Linnea Folkesson som arbetar på enheten för miljö och livsstil i Helsingborg berättar att cirka 80 % av eleverna i årskurs 1–7 genomgick någon form av utbildning kring miljöfrågor och hållbarhet under perioden 2015–2016. Det anordnas även föreläsningar riktade till allmänheten på biblioteken i kommunen. Ytterligare exempel på informationsåtgärder är det digitala verktyget *Schyssta kartan* som ska hjälpa invånarna till att lättare hitta till företag som erbjuder ekologiskt och etiskt märkta varor samt reparationstjänster och second hand. Information om hållbar konsumtion ges också till medborgarna genom kommunens konsumentrådgivare som bland annat lämnar tips och råd genom sin grupp på Facebook.

I Helsingborgs Avfallsplan från år 2016 finns ett övergripande mål om att mängden avfall per person ska minska från 500 kg till 320 kg fram till år 2020. Målet ska nås genom att förebygga uppkomsten av avfall med beteendeförändringar hos boende och verksamma i Helsingborg. Det är kommunen som ska ansvara för att uppnå denna beteendeförändring (Nordvästra skånes renhållnings AB , 2016).



## 5. Diskussion

### 5.1 Hur arbetar svenska kommuner med omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?

Intervjuerna med tjänstemän på kommuner runt om i Sverige visar att det finns en stor kunskap om problematiken kring de rådande konsumtionsvanorna i Sverige. De tankar och åsikter som framkommit har i väldigt hög utsträckning stämt väl överens med det teoretiska ramverk som presenteras i arbetet.

Studiens resultat visar på att respondenterna är eniga om att det måste till en förändring av hur invånarna konsumerar och att kommunerna spelar en viktig roll i denna omställning. Samtidigt tycks det finnas en frustration över att de insatser som görs endast påverkar marginellt, och att det i flera fall saknas kraftfulla kommunala styrmedel och verktyg för att påverka privat konsumtion. Den största rådigheten ligger fortfarande inom flera konsumtionsområden på nationell nivå och det är tydligt att det arbete som kommunerna kan utföra idag, kommer inte vara tillräckligt för att Sverige ska kunna nå klimatmålen. En viktig roll för kommunerna är därför att driva på för kraftfullare tag på nationell nivå och för framtagande av nya verktyg som medför att kommunernas roll kan bli större i framtiden.

Inriktningen på arbetet med hållbar privat konsumtion i de intervjuade kommunerna påvisar stora likheter, även om omfattningen och utformningen av åtgärderna skiljer sig åt.

#### 5.1.1 Konsumtion Transporter

Konsumtionsområdet som flest insatser riktar sig mot och där informanterna upplever att kommunen har störst rådighet är Transporter. Ett stort utbud av möjliga styrmedel och åtgärder samt goda förutsättningar att mäta resultat, är faktorer som sannolikt bidragit till att just åtgärder inom Transporter är dominerande. Ett transportslag som i regel dock inte omfattas av kommunala åtgärder är flyget, trots att flyget är en av de stora klimatutmaningarna (Naturvårdsverket, 2016g). Orsaken kan vara att det i en del fall saknas realistiska alternativ till att flyga mindre (Åkerman, 2012) samt att det är politiskt svårt att förespråka färre utlandsresor med flyg. Informativa styrmedel och åtgärder har sannolikt väldigt liten påverkan när det kommer till flyget. Det faktum att

det ofta är dyrare, långsammare och kan leda till begränsningar i antalet destinationer om man väljer att inte flyga, gör att endast information får liten inverkan på beteende (Mont, et al., 2013). Det förslag utöver informativa styrmedel som framkommit under intervjuerna med potential att skapa alternativ till långa flygresor, är att arbeta med insatser för ett ökat semesterande i närområdet.

### 5.1.2 Konsumtion Livsmedel

Informanterna har framfört få exempel på åtgärder som behandlar hållbar konsumtion av livsmedel. De exempel som framkommit handlar framförallt om förebyggande och hantering av matavfall. Forskning visar att matsvinn står för en betydande del av svenskarnas klimatpåverkan (Naturvårdsverket, 2016e). Men även annan reduktion av ineffektiviteter i matkedjan har stor potential att minska utsläppen av växthusgaser (Porter & Reay, 2016). Hur kommuner väljer att hantera matavfallet som inte kan undvikas får även det en stor påverkan på mängden utsläpp. Om avfallet till exempel används för att producera biogas minskar klimatpåverkan betydligt (Angervall, et al., 2008).

Ett styrmedel som finns tillgängligt för kommuner på området matavfall är differentierad avfallstaxa. Avgiften för avfallshanteringen kan utformas så att den varierar beroende av hur mycket avfall som kastas och hur bra sorterat avfallet är (Göteborgs, et al., 2016b). Om och i så fall i vilken utsträckning kommunerna använder sig av detta styrmedel har inte framkommit i intervjuerna.

Inom den egna organisationen finns det i flera kommuner inom livsmedelskonsumtion konkreta mål att arbeta mot. Något liknande för den privata konsumtionen har inte lyfts fram under intervjuerna. I likhet med flyget saknas det åtgärder för en minskad konsumtion av särskilt klimatpåverkande livsmedel trots att forskning visar att det är nödvändig (Bryngelsson, et al., 2016).

Frånvaron av åtgärder riktade mot privat livsmedelskonsumtion har troligen flera orsaker. Till exempel kan det vara politiskt känsligt att försöka påverka vad människor ska äta och inte äta, det saknas lokal statistik över vad invånarna äter vilket försvårar uppföljningsarbetet, samt att kommuner inte förfogar över styrmedel kring livsmedel i samma utsträckning som för till exempel transporter. En möjlighet som kommuner har, är att försöka påverka genom information och utbildning. Forskning visar dock att informativa styrmedel på egen hand, har en väldigt liten effekt på beteende som sker till följd av vanor eller där beteendeförändringen upplevs som negativ i form av tid, pengar eller njutning (Lindén, 2009; Mont, et al., 2013). Information som styrmedel är trots det nödvändigt, bland annat för att ändra attityder i samhället som kan påverka beteende (Stefansdotter, et al., 2016) och för att bereda väg för andra typer av styrmedel (Hägerhäll Aniansson, 2005). Långsiktigt kan kommunernas arbete med informativa styrmedlen påverka attityder kring till exempel köttkonsumtion och kan på så vis bereda väg för andra effektivare styrmedel.

Olika former av nudging kan vara ett sätt för kommuner att minska konsumtionen av relativt klimatbelastande livsmedel, utan att det inskränker på människors valfrihet. I dagsläget tycks nudging främst vara ett verktyg för att påverka offentlig konsumtion, det bör därför utredas om det även går att använda för privat konsumtion i större utsträckning.

Det interna arbetet med hållbar offentlig livsmedelskonsumtion är viktigt även för privat konsumtion då det kan få effekter på privat livsmedelskonsumtion genom nya attityder och värderingar som skapas av ett nytt beteende (Lindén, 2004).

### **5.1.3 Konsumtion Boende**

Som en följd av framförallt nya uppvärmningskällor har utsläppen från konsumtion i Boendesektorn minskat betydligt i Sverige, (Naturvårdsverket, 2016f). Potentialen till att ytterliggare minska utsläppen från den här sektorn är dock fortfarande väldigt stor genom att energieffektivisera byggnader (Energimyndigheten, 2017) och genom beteendeförändringar som leder till minskad elförbrukning (Kellner, 2017). Det finns flera metoder för kommuner att arbeta med. Under intervjuerna har det nämnts som exempel att ställa höga krav på det kommunala bostadsbeståndet. För att också påverka privat byggande och underlätta utvecklingen i stor skala, finns det ett behov av hårdare nationella krav, alternativt lagändringar som ger kommunerna större makt att ställa krav på nybyggnationer. Ett ekonomiskt styrmedel som kommuner kan använda sig av redan i dagsläget är klimatbaserade taxor och avgifter vid byggnationer (Göteborgs, et al., 2016a). Genom att sänka avgifterna och därmed minska kostnaderna för byggande av klimatsmarta byggnader kan kommuner öka incitamenten till att bygga energisnålt (ibid).

### **5.1.4 Konsumtion Övrigt**

Som kommun kan det vara politiskt svårt att begränsa konsumtion även om det enligt Naturvårdsverket (2015) är något som krävs för att nå klimatmålen. Det kommuner kan göra är att skapa alternativ till att konsumera, och arbeta för att konsumtionen får lägre miljö- och klimatpåverkan. Ett sätt att minska konsumtionen och dess miljöpåverkan är genom att främja en cirkulär ekonomi. Exempel som har framkommit i intervjuerna är att underlätta för återbruk, second hand, utlåning av prylar och återvinning av textilier. En omställning till en mer cirkulär ekonomi och miljövänligare produkter är nödvändigt även om det inte på egen hand kommer lösa alla problem (Bradley, 2016). Det är bra att kommuner arbetar mot en cirkulär ekonomi men det är också viktigt att vara medveten om att det inte kommer vara tillräckligt. Problem med ökad konsumtion av till exempel flygresor och kött måste hanteras parallellt med införandet av nya affärsmodeller.

Ett sätt att skapa acceptans för klimatarbetet är genom att belysa korrelation med andra områden. Till exempel kan en minskad köttkonsumtion eftersträvas av hälsoskäl och de positiva effekterna för klimatet kan ses som en bieffekt. Att främja cykling framför bil kan göras för att förbättra luftkvaliten i staden, minska buller, förbättra hälsan och som en bonus ger det lägre klimatpåverkan.

Att använda BNP som välfärdsåtgärd och sträva efter evig ekonomisk tillväxt genom ökad konsumtion riskerar att äta upp de utsläppsbesparingar som görs genom olika åtgärder (Solér, 2010). Nässén & Larsson (2015) menar att minskad arbetstid kan bli nödvändigt för att dämpa inkomstökningen och därmed göra det möjligt att nå uppsatta miljömål. Effektiviseringar och cirkulära affärsmodeller riskerar också att leda till olika former av rebound effekter vilka kan göra att utsläppen endast flyttas från en sektor till en annan (Nässén & Holmberg, 2009). Även ökad total konsumtion till följd av lägre produktionskostnader som en cirkulär affärsmodell kan medföra, riskerar att minska förväntade miljövinster (Zink & Geyer, 2017). Detta är effekter som måste beaktas när allt fler vänder sig mot cirkulära affärsmodeller som lösningen på miljö- och klimatproblem.

## 5.2 Studiens begränsningar

I den här studien har endast kommuner som framstått som ledande i arbetet med hållbar konsumtion undersökts. Resultatet ger därför inte en bild över hur svenska kommuner i allmänhet arbetar utan snarare hur kommuner i Sverige kan arbeta. Vidare skulle mer ingående studier av de utvalda kommunerna och ett större antal undersökta kommuner troligtvis ge fler exempel på hur kommuner kan arbeta med hållbar privat konsumtion. Det finns också en stor frihet kring hur förvaltningarna i Helsingborgs stad kan arbeta med kommunens Livskvalitetsprogram. Friheten i deras arbete medför att det kan finnas relevanta åtgärder som inte är kommunicerade utanför den aktuella förvaltningen och som därför eventuellt har förbisetts. Det faktum att samtliga kommuner inklusive Helsingborg har lämnat en likartad beskrivning av hur de bedriver arbetet kring privat konsumtion, gör att intervjuunderlaget och dokumentanalysen i Helsingborg trots allt kan bedömas vara tillräckligt omfattande för att ge en generell bild.

### 5.3 Vad kan Helsingborgs stad göra för att främja en mer hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?

Arbetet i Helsingborgs stad har stora likheter med det i de intervjuade kommunerna. Att fortsätta och intensifiera arbetet med konsumtion av Transporter är logiskt då det är där den största rådigheten finns i dagsläget samtidigt som det fortfarande återstår stora utmaningar. Flyget som kanske är den största utmaningen bör man försöka påverka genom att arbeta för ett ökat semestrande i närområdet.

Konsumtion av livsmedel är en komplex fråga som precis som de andra områdena inte har någon enkel lösning. Kommunen bör fortsatt arbeta med att utveckla livsmedelskonsumtionen inom offentlig sektor tillsammans med informativa styrmedel riktade mot allmänheten. Genom det arbetet kan en hållbarare konsumtion främjas även privat.

Inom sektorn Boende bör man arbeta för att ställa högre krav på energieffektivitet vid byggnationer. Det finns idag juridiska begränsningar men inspiration kan hämtas från kommuner där man arbetat för att komma runt dessa.

Inom konsumtion av Övrigt görs insatser för att främja en mer cirkulär ekonomi men det kan göras betydligt mer. Det finns andra kommuner som har kommit längre med till exempel återbruksgallerier och delningstjänster som kan fungera som förebilder.

Genom utbildning och informativa styrmedel finns det mycket kommunen kan göra på längre sikt. Informativa styrmedel kan spela en avgörande roll genom att skapa acceptans och förståelse för kraftfullare styrmedel i framtiden. Idag sker hållbarhetsutbildningen på skolor genom punktinsatser av Miljöverkstaden. Jag anser att det istället vore bättre att inkorporera hållbarhet i den ordinarie undervisningen för att skapa ett övergripande hållbarhetstänk inom alla discipliner.



## 6. Slutsatser

**Svenska kommuner har idag störst möjlighet att påverka privat konsumtion inom området Transporter.** Inom Boende, Livsmedel och Övrig konsumtion finns det betydligt mindre kommunal rådighet, åtgärder för att främja en hållbar konsumtion inom dessa områden är därför sällsynt på kommunal nivå. Kommunerna bör följaktligen arbeta för förändringar på nationell nivå där rådigheten är större och möjlighet att ta fram fler verktyg för kommuner finns.

**Kommunernas arbete behöver kompletteras med insatser på nationell och internationell nivå.** För att åstadkomma de radikala reduktioner av utsläpp som krävs för att nå målet om max två ton CO<sub>2e</sub> per person och år till 2050 kommer det att krävas stora beteendeförändringar. Ändrade lagar och skatter kommer behövas i kombination med informativa styrmedel och det arbete som kan ske på kommunal nivå.

**Att införa cirkulära affärsmodeller är nödvändigt men kommer inte på egen hand lösa klimatkrisen.** Idag är det ett tydligt fokus på cirkulära affärsmodeller som lösning på klimatpåverkan från konsumtion. Det måste också till nya hållbara normer och livsstilar i samhället som leder till en minskad konsumtion av produkter och tjänster med hög klimatbelastning. Kommunernas arbete med att påverka normer och attityder genom informativa styrmedel och utbildning är ett sätt att öka acceptansen och bana väg för effektivare styrmedel i framtiden.

**För att utveckla arbetet med hållbar privat konsumtion i Helsingborg bör man ta efter goda exempel i andra kommuner.** I Helsingborgs stad gör man idag insatser på de konsumtionsområden som de har rådighet över och som även andra kommuner arbetar med. På kort sikt finns det goda exempel i andra kommuner som man kan ta efter för att utöka arbetet inom redan förekommande arbetsområden. På längre sikt bör man arbeta för att fler verktyg ska tas fram på nationell nivå så att möjligheten till påverkan kan bli större också på kommunal nivå.





# Tack

Jag vill rikta ett stort tack till alla tjänstemän som tagit sig tid för att svara på mina intervjufrågor. Tack till mina handledare Michael Johansson, Elin Sundqvist och Niklas Vareman, samt inte minst tack till alla på Miljöförvaltningen i Helsingborg för att ni har fått mig att känna mig välkommen på er arbetsplats.



## Referenser

- Alfredsson, E. C. o.a., 2015. *Hållbara konsumtionsmönster - Analyser av maten, flyget och den totala konsumtionens klimatpåverkan idag och 2050*, Stockholm: Naturvårdsverket.
- Angervall, T., Sonesson, U., Ziegler, F. & Cederberg, C., 2008. *Mat och klimat - En sammanfattning om matens klimatpåverkan i ett livscykelperspektiv*, Göteborg: SIK Institutet för livsmedel och bioteknik.
- Belk, R. W., 1988. Possessions and the Extended Self. *Journal of Consumer Research*, 15(2), pp. 139-168.
- Bocken, N. M. P., de Pauw, I., Bakker, C. & van der Grinten, B., 2016. Product design and business model strategies for a circular economy. *Journal of Industrial and Production Engineering*, 33(5), pp. 308-320.
- Bradley, K., 2016. Delandets ekonomi utmanar konsumtionssamhället. i: *Ägodela - Köp mindre - få tillgång till mer*. u.o.:Bonnier Fakta, pp. 13-21.
- Bryman, A., 2011. *Samhällsvetenskapliga metoder*. 2:2 red. Malmö: Liber AB.
- Bryngelsson, D., Wirsenius, S., Hedenius, F. & Sonesson, U., 2016. How can the EU climate targets be met? A combined analysis of technological and demand-side changes in food and agriculture. *Food Policy*, Volym 59, pp. 152-164.
- Brännlund, R. & Kriström, B., 2012. *Miljöekonomi*. 2:2 red. Lund: Studentlitteratur.
- Diener, E. & Seligman, M. E., 2009. Beyond Money: Toward an Economy of Well-Being. i: D. a. N. Y. Springer, red. *The Science of Well-Being: The Collected Works of Ed Diener*. Social Indicators Research Series: vol. 37, pp. 201-265.
- Elander, I., Granberg, M. & Gustavsson, E., 2010. Kommunen - klimataktör med stor potential. i: B. Johansson, red. *Sverige i nytt klimat - värm utmaning*. Stockholm: Formas, pp. 389-400.
- Elinder, M., Escobar, S. & Petré, I., 2017. Consequences of a price incentive on free riding and electric energy consumption. *PNAS*, 114(12), p. 3091-3096.
- Energimyndigheten, 2017. *Nära-nollenergibyggnader*. [Online] Available at: <http://www.energimyndigheten.se/energieffektivisering/program-och-uppdrag/nne/> [Använd 9 Mars 2017].
- Esaiasson, P. o.a., 2017. *Metodpraktikan - Konsten att studera samhälle, individ och marknad*. 5:1 red. Stockholm: Wolters Kluwer Sverige AB.
- European Environment Agency, 2015. *European Environment Agency - Consumption*. [Online] Available at: <http://www.eea.europa.eu/soer-2015/europe/consumption#tab-related-briefings> [Använd 23 Mars 2017].

- Forward, S., 2014. *Hållbart resande – möjligheter och hinder*, Linköping: Vti.
- Garnett, T., 2011. Where are the best opportunities for reducing greenhouse gas emissions in the food system (including the food chain)?. *Food Policy*, Volym 36, pp. 23-32.
- Göteborgs stad, 2014. *Klimatstrategiskt program för Göteborg*. [Online]  
Available at: <https://goo.gl/WOhRV1>  
[Använd 25 Januari 2017].
- Göteborgs, s. o.a., 2016a. *Hållbara livsstilar - Verktyg och strategier för kommuner, Hållbara livsstilar - Den lokala rådigheten*. [Online]  
Available at: <http://hallbaralivsstilar.se/>  
[Använd 28 Mars 2017].
- Göteborgs, s. o.a., 2016b. *Hållbara livsstilar - Vertyg och strategier för kommuner*. [Online]  
Available at: <http://hallbaralivsstilar.se/viktbaserad-avfallstaxa-for-hushallsavfall/>  
[Använd 11 April 2017].
- Helsingborgs stad, 2006. *Trafikplan för staden*. [Online]  
Available at: <https://styrning.helsingborg.se/policy/planer/>  
[Använd 14 Februari 2017].
- Helsingborgs stad, 2010. *Översiktsplan*. [Online]  
Available at: <https://styrning.helsingborg.se/policy/oversiktplaner/>  
[Använd 12 Februari 2017].
- Helsingborgs stad, 2014. *Energiplan [Internt material]*. Helsingborg: Helsingborgs stad.
- Helsingborgs stad, 2015. *Elbilsstrategi*. [Online]  
Available at: <https://styrning.helsingborg.se/policy/program-2/>  
[Använd 12 Februari 2017].
- Helsingborgs stad, 2016a. *Livs kvalitetsprogram*. [Online]  
Available at: <https://styrning.helsingborg.se/policy/program-2/>  
[Använd 10 Februari 2017].
- Helsingborgs stad, 2016b. *Parkeringsnorm*. [Online]  
Available at: <https://styrning.helsingborg.se/policy/riktlinjer-4/>  
[Använd 12 Februari 2017].
- Hennlock, M., Tekie, H. & Roth, S., 2015. *Styrmedel för hållbar konsumtion - Perspektiv från ett urval av utvärderingar*, Stockholm: Naturvårdsverket.
- Hägerhäll Amiansson, B., 2005. *Ekonomiska Styrmedel För Miljöns Skull*. Stockholm: Naturvårdsverket.
- IPCC, 2014. *Ar5 Climate change 2014: Mitigation of climate change, Chapter 4 - Sustainable development and equity*, New York: Cambridge University Press.
- Isenhour, C. & Feng, K., 2016. Decoupling and displaced emissions: on Swedish consumers, Chinese producers and policy to address the climate impact of consumption. *Journal Of Cleaner Production*, 134(Part A), pp. 320-329.
- Jakob, M. & Marschinski, R., 2013. Interpreting trade-related CO2 emission transfers. *Nature Climate Change*, 3(1), pp. 19-23.
- Johannessen, A. & Tufte, P. A., 2003. *Introduktion till samhällsvetenskaplig metod*. 1:1 red. Malmö: Liber AB.

- Kamb, A., Larsson, J., Nässén, J. & Åkerman, J., 2016. *Klimatpåverkan från svenska befolkningens internationella flygresor - Metodutveckling och resultat för 1990 - 2014*, Göteborg: Chalmers FRT-rapport nr 2016:02.
- Kellner, J., 2017. *Klimat Energi Hållbarhet - Är byggsektorn en miljöbov?*. Stockholm: Balkong Förlag.
- Kvale, S. & Brinkmann, S., 2014. *Den kvalitativa forskningsintervjun*. 3:2 red. Lund: Studentlitteratur AB.
- Larsson, J. & Bolin, L., 2014. *Klimatomställning Göteborg 2.0 - Tekniska möjligheter och livsstilsförändringar*, Göteborg: Mistra Urban Futures Reports.
- Leaphart, J. M., 2016. Sharing Solutions?: An Analysis of Taxing the Sharing Economy in the United States and Europe. *Tulane Law Review*, 91(1), pp. 189-215.
- Lerpold, L. & Sjöberg, Ö., 2016. *Regeringens strategi alljämt en besvikelse - DN.se*. [Online] Available at: <http://www.dn.se/debatt/repliker/regeringens-strategi-alljamt-en-besvikelse/> [Använd 14 Februari 2017].
- Lidskog, R. & Sundqvist, G., 2011. *Miljösociologi*. 1:2 red. Lund: Studentlitteratur AB.
- Lindén, A.-L., 2004. Ändrade rutiner - Hushållsavfall och kretsloppspolitik. i: P. Wickenberg, A. Nilsson & M. Steneroth Sillén, red. *Miljö och hållbar utveckling - samhällsvetenskapliga perspektiv från en lundaborisont*. Lund: Studentlitteratur, pp. 361-382.
- Lindén, A.-L., 2009. *Klimat och konsumtion - tre fallstudier kring styrmedel och konsumentbeteende*, Lund: Department of Sociology.
- Lundell, M., 2013. *Fem frågor om flygresor - Naturskyddsföreningen*. [Online] Available at: <http://www.naturskyddsforeningen.se/sveriges-natur/2013-5/fem-fragor-om-flygresor> [Använd 25 Januari 2017].
- Luttrupp, C., Börjesson, R. M. & Henriksson, G., 2013. *Drivkrafter bakom uppkomsten av elavfall*, Stockholm: Naturvårdsverket.
- Macdiarmid, I. J. o.a., 2012. Sustainable diets for the future: Can we contribute to reducing greenhouse gas emissions by eating a healthy diet?. *American Journal Of Clinical Nutrition*, 96(3), pp. 632-639.
- Micha, R., Wallace, S. K. & Mozaffarian, D., 2010. Red and processed meat consumption and risk of incident coronary heart disease, stroke, and diabetes mellitus: A systematic review and meta-analysis. *Circulation*, 121(21), pp. 2271-2283.
- Mogilner, C. & Norton, M. I., 2016. Time, Money, and Happiness. *Current Opinion in Psychology*, 10(Consumer behavior), pp. 12-16.
- Montin, S., 2009. Klimatpolitik och kommunerna . i: Y. Uggla & I. Elander, red. *Global uppvärmning och lokal politik*. Stockholm: Santerus Academic Press Sweden, pp. 15-42.
- Mont, O., Heiskanen, E. P. K. & Kuusi, H., 2013. *Förbättra nordiskt beslutsfattande genom att skingra myter om hållbar konsumtion*, TemaNord 2013:552: Nordiska ministerrådet.
- Mont, O., Lehner, M. & Heiskanen, E., 2014. *Nudging – Ett verktyg för hållbara beteenden?*, Stockholm: Naturvårdsverket rapport 6642.

- Murray, A., Skene, K. & Haynes, K., 2017. The Circular Economy: An Interdisciplinary Exploration of the Concept and Application in a Global Context. *Journal Of Business Ethics*, 140(3), pp. 369-380.
- Naturvårdsverket, 2008. *Konsumtionens klimatpåverkan - Rapport 5903*, Stockholm: Naturvårdsverket.
- Naturvårdsverket, 2010. *Den svenska konsumtionens globala miljöpåverkan*, Stockholm: Naturvårdsverket ISBN 978-91-620-1284-7.
- Naturvårdsverket, 2012. *Styrmedel för att nå miljö kvalitetsmålen - En kartläggning*, Stockholm: Naturvårdsverket Rapport 6415.
- Naturvårdsverket, 2015. *Hållbara konsumtionsmönster - Analyser av maten, flyget och den totala konsumtionens klimatpåverkan idag och 2050*, Stockholm: Naturvårdsverket Rapport 6653.
- Naturvårdsverket, 2016a. *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser, i Sverige och i andra länder*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-Sverige-och-andra-lander/>  
[Använd 25 Januari 2017].
- Naturvårdsverket, 2016b. *Precisering av begränsad klimatpåverkan*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Miljokvalitetsmalen/Begransad-klimatpaverkan/Precisering-av-Begransad-klimatpaverkan/>  
[Använd 14 Februari 2017].
- Naturvårdsverket, 2016c. *Tre sätt att beräkna klimatpåverkande utsläpp - Naturvårdsverket*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Klimat-och-luft/Klimat/Tre-satt-att-berakna-klimatpaverkande-utslapp/>  
[Använd 2 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2016d. *Generationsmålet - Naturvårdsverket*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Sveriges-miljomal/Generationsmalet/>  
[Använd 1 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2016e. *Matsvinn - Naturvårdsverket*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Avfall/Avfallsforebyggande-program/Matsvinn/>  
[Använd 6 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2016f. *Utsläpp av växthusgaser från uppvärmning av bostäder och lokaler*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-utslapp-uppvarmning-av-bostader-och-lokaler/>  
[Använd 9 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2016g. *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser, hushållens transporter och konsumtion av livsmedel*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-hushall-livsmedel-och-transport-/>  
[Använd 12 Maj 2017].
- Naturvårdsverket, 2016h. *Många vägar mot fossiloberoende fordonsflotta*. [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i->

- Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Klimat/Klimatneutralt-Sverige/Transport/  
[Använd 10 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2016i. *Konsumtionsbaserade växthusgasutsläpp per person och år - Naturvårdsverket.* [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Klimat-vaxthusgasutslapp-fran-svensk-konsumtion-per-person/>  
[Använd 18 April 2017].
- Naturvårdsverket, 2016j. *Styrmedel för miljövänliga val - Naturvårdsverket.* [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Miljoarbete-i-samhallet/Miljoarbete-i-Sverige/Uppdelat-efter-omrade/Styrmedel/>  
[Använd 27 Mars 2017].
- Naturvårdsverket, 2017. *Konsumtionsbaserade utsläpp av växthusgaser per område.* [Online]  
Available at: <http://www.naturvardsverket.se/Sa-mar-miljon/Statistik-A-O/Vaxthusgaser-konsumtionsbaserade-utslapp-per-omrade/>  
[Använd 16 Februari 2017].
- Nordström, L. J. & Thunström, L., 2015. *Styrning av konsumenter mot miljövänligare och hälsosammare produkter - information och ekonomiska incitament*, Stockholm: Handels Utvecklingsråd, Forskningsrapport Nr 2015:3.
- Nordvästra skånes renhållnings AB , 2016. *NSR - Föreskrifter och avfallsplanering.* [Online]  
Available at: <http://www.nsr.se/Default.aspx?ID=5826>  
[Använd 18 Februari 2017].
- Nässén, J., Andersson, D., Larsson, J. & Holmberg, J., 2015. Explaining the Variation in Greenhouse Gas Emissions Between Households - Socioeconomic, Motivational, and Physical Factors. *Journal Of Industrial Ecology* , 19(3), pp. 480-489.
- Nässén, J. & Holmberg, J., 2009. Quantifying the rebound effects of energy efficiency improvements and energy conserving behaviour in Sweden. *Energy Efficiency*, Volym 3, p. 221.
- Nässén, J. & Larsson, J., 2015. Would shorter working time reduce greenhouse gas emissions? An analysis of time use and consumption in Swedish households. *Environment and Planning C: Government and Policy*, 33(4), pp. 726-745.
- Paulsson, J. & Kalmström, P., 2017. *Regeringens klimatlag har stora kryphål.* [Online]  
Available at: <http://www.aktuellhallbarhet.se/regeringens-klimatlag-har-stora-kryphal/>  
[Använd 14 Februari 2017].
- Persson, C. & Persson, T., 2015. *Hållbar utveckling - människa, miljö och samhälle*. 3 red. Lund: Studentlitteratur.
- Pihl, H., 2014. *Miljöekonomi för en hållbar utveckling*. 5:1 red. Lund: Studentlitteratur.
- Porter, S. D. & Reay, D. S., 2016. Addressing food supply chain and consumption inefficiencies: potential for climate change mitigation. *Regional Environmental Change*, 16(8), pp. 2279-2290.
- Prothero, A. o.a., 2011. Sustainable Consumption: Opportunities for Consumer Research and Public Policy. *Journal of Public Policy & Marketing*, 30(1), p. 31–38.
- Regeringskansliet, 2016a. *Strategi för hållbar konsumtion.* [Online]  
Available at: <http://www.regeringen.se/informationsmaterial/2016/09/strategi-for-hallbar->

konsumtion/

[Använd 24 Januari 2017].

Regeringskansliet, 2016b. *Regeringen beslutar om krav på nära-noll-energibyggnader*. [Online] Available at: <http://www.regeringen.se/pressmeddelanden/2016/12/regeringen-beslutar-om-krav-pa-nara-noll-energibyggnader/>

[Använd 9 Mars 2017].

Regeringskansliet, u.å.. *Klimatavtalet från Paris*. [Online]

Available at: <http://www.regeringen.se/regeringens-politik/klimatavtalet-fran-paris/>

[Använd 24 Januari 2017].

Rogelj, J. o.a., 2011. Emission pathways consistent with a 2 C global. *Nature Climate Change*, 1(8), p. 413–418.

Roos, S. o.a., 2016. A life cycle assessment (LCA)-based approach to guiding an industry sector towards sustainability: the case of the Swedish apparel sector. *Journal of Cleaner Production*, Volym 133, pp. 691-700.

Rosnick, D. & Weisbrot, M., 2007. Are shorter work hours good for the environment? A comparison of U.S. and European energy consumption. *International Journal of Health Services*, 37(3), p. 405–417.

Rööf, E., 2014. *Mat-klimat-listan Version 1.1*, Uppsala: SLU Sveriges lantbruksuniversitet.

Sanne, C., 2007. Arbeta mindre och rädda jorden!. i: B. Johansson, red. *Konsumera mera - dyrköpt lycka*. Stockholm: Formas Fokuserar, pp. 189-200.

Solér, C., 2010. Existentiell konsumtion - hinder för hållbar utveckling. i: B. Johansson, red. *Sverige i nytt klimat - vätvärm utmaning*. Stockholm: Formas, pp. 423-431.

SOU, 2016. *En klimat- och luftvårdsstrategi för Sverige, Del 1*, Stockholm: Statens offentliga utredningar SOU 2016:47.

SOU, 2017. *Från värdekedja till värdecykel - Så får Sverige en mer cirkulär ekonomi*, Stockholm: Statens offentliga utredningar SOU 2017:22.

Statistiska centralbyrån, u.å. a. *Rekordår och kriser - så har BNP ökat och minskat*. [Online] Available at: <http://www.sverigeisiffror.scb.se/hitta-statistik/sverige-i-siffror/samhallets-ekonomi/bnp---bruttonationalprodukten/#fad68e7e-0af2-4506-953b-4c02a43b379a>

[Använd 1 Mars 2017].

Statistiska centralbyrån, u.å. b. *Statistikdatabasen - välj variabler och värden*. [Online]

Available at:

[http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START MI MI0107/TotaltUtslappN/?rxid=a34c57a0-6f0c-4aa3-9a02-3ccf7813ff9c](http://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/sv/ssd/START_MI_MI0107/TotaltUtslappN/?rxid=a34c57a0-6f0c-4aa3-9a02-3ccf7813ff9c)

[Använd 1 Mars 2017].

Stefansdotter, A., Steen-Knudsen, J., Flack, M. & Guldborg Hansen, P., 2016. *Nudging för hållbar konsumtion av elektronikprodukter - Beteende vid köp och användning av elektronik, med en pilotstudie om nudging för hållbar konsumtion av mobiltelefoner bland ungdomar*, Köpenhamn: Nordiska ministerrådet, TemaNord 2016:511.

Sweco, VTI, Energiforsk & 2030-sekretariatet, 2016. *Fossiloberoende fordonsflotta 2030 – Hur realiserar vi målet?*, u.o.: Sweco, 2030-sekritariatet, Energiforsk, Statens väg- och transportforskningsinstitut.



Tuomisto, H., Hodge, I., Riordan, P. & Macdonald, D., 2012. Does organic farming reduce environmental impacts? – A meta-analysis of European research. *Journal Of Environmental Management*, Volym 112, pp. 309-320.

UNDP, u.å.. *Mål 12: Hållbar konsumtion och produktion - Globala målen*. [Online]  
Available at: <http://www.globalamalen.se/om-globala-malen/mal-12-hallbar-konsumtion-och-produktion/>  
[Använd 25 Januari 2017].

Zink, T. & Geyer, R., 2017. Circular Economy Rebound. *Journal of Industrial Ecology*, Accessed March 18, 2017. Available from: Scopus®.

Åkerman, J., 2012. Climate impact of international travel by Swedish residents. *Journal of Transport Geography*, Volym 25, pp. 87-93.

Östberg, J. & Kaijser, L., 2010. *Konsumtion*. Malmö: Liber.



# Appendix

## Intervjuguide kommuner

1. Hur ser ni på kommunernas roll i den nationella omställningen till en hållbar konsumtion ur ett klimatperspektiv?
2. Vilka utmaningar, möjligheter och hot kan ni se kring omställningen till en hållbar privat konsumtion ur ett klimatperspektiv?
3. Har ni idag någon medveten strategi/handlingsplan för att påverka privat konsumtion i er kommun?
4. Har ni några styrmedel, åtgärder eller aktiviteter som indirekt eller direkt främjar en hållbar privat konsumtion?

Om ja, har ni några nyckeltal eller liknande som kan mäta och följa upp resultatet av dem? Inom vilket område: transporter, boende, livsmedel och övrig konsumtion?

5. Finns det idag några planerade styrmedel, åtgärder eller aktiviteter som kommunen kommer att använda sig av i framtiden för att påverka privat konsumtion?
6. Vilka styrmedel, åtgärder eller aktiviteter för att påverka privat konsumtion tror ni kan bli aktuella för kommuner i framtiden?



**LUNDS**  
UNIVERSITET

[WWW.CEC.LU.SE](http://WWW.CEC.LU.SE)  
[WWW.LU.SE](http://WWW.LU.SE)

Lunds universitet

Miljövetenskaplig utbildning  
Centrum för miljö- och  
klimatforskning  
Ekologihuset  
223 62 Lund