

To bæreposer til fjerde sal

– om gevinster ved byernes grå infrastruktur i den grønne omstilling

Af Simon Kjær Hansen, centerleder, Dronning Marys Center,
Københavns Universitet

Tidligt i mit arbejdsliv hjalp jeg på Københavns Rådhus den daværende overborgmester Ritt Bjerregaard med at besvare en del af de breve og e-mails, hun modtog hver eneste dag. En bestemt type henvendelse gik særligt igen i sommermånederne. Turister fra USA, Tyskland eller Norge ville begejstret fortælle overborgmesteren om deres oplevelse af København som en smuk og overskuelig by, venlig og afslappet. Den slags. ”Men”, ville det så typisk lyde, ”hvorfor gør I ikke mere ved alt det affald på gader, i parker og pladser?”

Turisterne havde – og har – bestemt en pointe. Går man en lørdag eller søndag morgen en tur på Rådhuspladsen, ad Gothersgade, gennem indre bys bilfrie gader eller langs havnen ved Islands Brygge, er det svært ikke at lægge mærke til knust glas, snasket take away-indpakningspapir, pizzabakker, tomme ’Somersby’-dåser, cigaretskodder og andre efterladenskaber fra nattens fester. Set med turistens opmærksomme øjne er det svært at overse skraldet og svineriet. Ikke mindst stemmer indtrykkene dårligt overens med Københavns image som en grøn og ren storby.

Og for mange er det nok ikke blot skraldet, som peger på, at store byer som København kan have særlige udfordringer med alle de ting, vi typisk forbinder

med en grøn livsførelse. Tværtimod fremstår byen mange steder som fuld af støj og bilos. Synsindtrykkene domineres af bygningernes tegl, glas og stål, eller de mange vejes hårde og asfalterede overflader. Uden for pladser og parker er der ikke mange træer eller buske at se. Det er svært at forestille sig, at byerne skulle have noget godt at tilbyde i omstillingen til et samfund med færre udledninger af klimagasser, mere natur eller bedre ressourceudnyttelse.

Men den type billeder snyder nemt. For dykker man ned i statistikkerne, tegner der sig en anden fortælling om byen og de grønne muligheder, den urbane livsførelse bringer med sig.

Hvis jeg som ung fuldmægtig i Overborgmestersekretariatet havde fået den idé at undersøge Danmarks Statistiks opgørelser over affald i danske kommuner, ville jeg have kunnet præsentere de udenlandske brevskrivere for data, de måske ville finde overraskende. Det forholder sig nemlig sådan, at indbyggerne i hovedstaden og landets store byer skaber væsentligt mindre affald end i landkommunerne. Som det fremgår af Danmarkskortet som indleder kapitlet, er der i seneste opgørelsesår i 2022 betydelig forskel med 424 kg husholdningsaffald pr. indbygger i hovedstadskommunerne, mens der til sammenligning er 643 kg husholdningsaffald pr. indbygger i landkommuner (Danmarks Statistik, u.å.-a). En lignende forskel mellem kommunetyperne på omtrent 200 kg per indbygger var også gældende i Danmarks Statistiks opgørelse fra 2020. Og tendensen findes også andre steder som i staten New York i USA, hvor Google Sidewalk Labs i tidligere undersøgelser har påvist væsentligt lavere affaldsmængder i statens tæt bebyggede dele sammenlignet med statens landområder (Aggarwala, 2016).

Jeg kunne herefter have svaret de måske fortsat skeptiske brevskrivere, at indbyggerne i hovedstadskommunerne ifølge Danmarks Statistik har det laveste energiforbrug til opvarmning af boliger, og at det samme gælder energiforbruget til transport (Danmarks Statistik, u.å.-b. Se også kapitel 17 i denne antologi). Samt at bilejerskabet i København er langt under halvdelen af det gennemsnitlige bilejerskab for hele landet, og at københavnere bruger bilen væsentligt mindre til at klare deres transportbehov (Københavns Kommune, 2023a, s. 102).

Og for at sætte trumf på, kunne jeg have fremhævet Energistyrelsens 'Energi- og CO₂-regnskabet' for danske kommuner, som med de seneste tal fra 2023 viser, at udledningen af CO₂ per borger i København med ca. 1,3 ton årligt er væsentligt under halvdelen af udledningerne i landet som helhed, hvor det

samme tal – som er fra regnet CO₂-udledninger fra landbruget – ligger på 3,8 ton.

Man taler ofte om ”bilen, boligen og bøffen” som nogle af hverdagslivets største klima- og miljøudfordringer i et rigt land som Danmark. Det var også overskriften, da Miljøstyrelsen sendte live fra det, de kaldte ’Danmarks største genbrugs- og genanvendelsesforum’, i april 2023. At dømme efter tallene over bilejerskab, boligernes varmekonsum og affald, tyder noget på, at der særligt for de første to b’er i remsen er vigtige indsigter at hente i byerne. At byerne snarere end at være klassens ballademager måske ligefrem er duksen i kampen for en mere klimasikker fremtid.

Men hvorfor? Er turisternes vantro over den lemfældige omgang med skraldet i de københavnske gader helt misforstået? Hvordan kan en så tilsyneladende dårlig miljøadfærd sameksistere med de i øvrigt pæne statistikker på det grønne område?

I dette kapitel vil jeg argumentere for, at svaret på de spørgsmål findes i de selv samme ting, som får mange til at afskrive byerne i den grønne omstilling. At snarere end at se byernes grå infrastruktur som en del af problemet, skal den måske ses som en del af løsningen. At det netop er de mange mennesker, som lever side om side i etagebebyggelser i byernes tæt bebyggede miljøer, som kan forklare, hvorfor de statistisk set har lidt nemmere ved at vælge bilen fra, spare på energien i boligene og holde affaldsmængderne nede. Og måske skyldes nogle af misforståelserne om byen som en miljøkatastrofe, at mange – ligesom turistene, der i sin tid skrev til overborgmesteren – betragter overfladiske indtryk af skrald, støj og de endeløse bebyggede og asfalterede overflader som et retvisende billede af byens samlede miljøtilstand.

I artiklen vil jeg derfor dykke lidt længere ned i eksemplerne med biler, boliger og affald, og komme med mulige forklaringer på, hvad der er særligt ved byerne i forhold til netop de tre udfordringer. Jeg vil bringe lidt flere eksempler og statistikker undervejs for at forklare forskellene mellem by- og landkommuner på disse områder. Og så vil jeg afslutningsvis diskutere byernes muligheder for at bidrage positivt til den grønne omstilling, når byerne samtidig er blevet steder med mange indkøbsmuligheder og købestærke byboere, som kan drive CO₂-udledningerne op gennem et højt forbrug af fx fødevarer, tøj eller andet, som produceres uden for byerne, men efterfølgende importeres og konsumeres af byernes indbyggere.

Men først et par ord om nogle udbredte antagelser, det kan være godt at forholde sig kritisk til, hvis man vil forstå, hvorfor byerne til trods for støj og møg i gadebilledet klarer sig relativt godt i de grønne regnskaber.

Holdninger og infrastruktur

Når man betragter statistiske eksempler som de ovenstående, der viser, at der i byerne sammenlignet med landkommuner er færre som kører i bil, lavere energiforbrug og mindre husholdningsaffald pr. indbygger, kan det være fristende at se det som et udtryk for forskelle i holdninger og valg hos de mennesker, som bor i henholdsvis byen og på landet. Transport og affald kender alle fra deres egen hverdag. Og de fleste træffer jævnligt en række valg i stil med, om det er OK at tage bilen for at transportere den mindste til børnefødselsdagen hos en klassekammerat frem for at tage den lidt mere strabadserende tur på cykel, i bus eller tog? Eller om pizzabakken, hvor der fortsat sidder en del madrester, skal i pap-containeren eller containeren til husholdningsaffald?

At dømme efter de kampagner, som i kommuner og på landsplan fra tid til anden sættes i værk for at begrænse affald i det offentlige rum, er det ofte samme type forklaring, man tyr til fra myndighedsside. ”Husk, skod er skrald”, formaner Københavns Kommune borgerne som en del af deres affaldskampagne ’Ren kærlighed til København’. Og i en lignende kampagne fra Miljøstyrelsen fra 2022 er budskabet ”Tak for ingenting ... i naturen”, hvilket skal tilskynde borgerne til at smide affald i skraldespanden frem for i det fri. Pointen i den slags slogans er tydeligvis, at det er gennem oplysning og bearbejdning af borgernes holdninger, at man får rettet adfærden ind til noget mere bæredygtigt.

Holdninger til skrald og andre miljø- og klimaproblemer er naturligvis vigtig. Det gør en forskel, hvis flere tænker sig om en ekstra gang, før de smider et cigaretskod fra sig på gaden. Tilsvarende har det en effekt, hvis flere sparer på energien i bygningerne eller lader bilen stå og ”cykler på arbejde”, som opfordringen lyder i en anden kampagne, som mange måske vil kende fra egen arbejdsplads.

Men når det gælder statistikken om affaldsmængder, energiforbrug og bilkørsel i land og i by, er der noget ved den type forklaringer, som kommer til kort. Med tanke på de breve til overborgmesteren, jeg beskrev i kapitlets indledning, virker det ikke nærliggende, at byboere skulle være mere oplyste om affald end beboere i landkommuner. Og omvendt er det svært at se, hvorfor

man i landkommuner skulle være mere tilbøjelig til at se bort fra bilers udledninger eller energiforbruget i boligerne end i hovedstads- og bykommuner?

Det synes i stedet mere oplagt at søge svar i de *fysiske* vilkår, som rammesætter livet og adfærden i henholdsvis land og by. Pointen underbygges i noget af den forskningslitteratur, som beskæftiger sig med bæredygtige praksisser. Her har det længe været en central antagelse, at adfærd påvirkes af mere end borgernes viden, holdninger og interesser. Den fysiske infrastruktur spiller også en rolle. Den skaber en ramme om borgernes praksisser, som muliggør og besværliggør bestemte typer af adfærd (Blok & Willig 2020, s. 53).

Den engelske praksisteoretiker Elisabeth Shove advarer i samme dur mod det, hun kalder *ABC-tænkning*. Med det mener hun, at fx myndigheder skal være påpasselige med at tillægge holdninger ("Attitudes") for stor en betydning i forhold til den individuelle adfærd ("Behaviour") og borgernes bæredygtige valg ("Choice") (Halkier, 2024, s. 206).

Hvis man i en dansk kommune vil gøre noget for at begrænse affaldet, ville en klassisk ABC-tilgang tage udgangspunkt i at gøre borgerne mere bevidste om affaldets skadevirkninger i forhold til natur og klima for derigennem at påvirke deres holdninger i en mere bæredygtig retning. Det er netop denne type tilgang, der kendetegner kampagnerne, jeg henviste til ovenfor – kampagner, som fx søger at ændre borgernes holdning til cigaretskodder, så færre ender uden for skraldespanden.

Men ABC-inspirerede tilgange kan komme til at tillægge det individuelle valg for stor vægt. De overser, at adfærd i høj grad bliver til gennem kollektive praksisser og de måder, hvorpå disse er organiseret i samfundet, lyder kritikken fra teoretikere som Shove. Forandring af hverdagspraksis opnås i denne optik i højere grad gennem ændringer i infrastrukturelle muligheder og ændringer i konventioner om det, der er normalt hverdagsliv (Halkier, 2024, s. 207).

I affaldssammenhæng kunne det betyde, at færre skodder ender i naturen, hvis der eksempelvis er tilstrækkeligt med skraldespande og hvis det i den bredere samfundskultur ikke opfattes som acceptabelt at smide skodder fra sig efter endt rygning. Individuel viden og holdninger er ikke irrelevante, men kan ikke stå alene. Hvis de ikke understøttes af infrastruktur (fx adgang til skraldespande) eller samfundsnormer, er det tvivlsomt, om der opnås den ønskede effekt.

Bilen og boligen

Set i dét lys, er et godt sted at søge forklaringer på de statistiske forskelle mellem land og by at pege på nogle af de åbenlyse forskelle i den fysiske infrastruktur. En forklaring kunne tage udgangspunkt i et af byens definerende kendetegn – at den er tæt og høj med mange etageejendomme i en kompakt bygningsmasse. Uden for byerne er der derimod længere mellem bygningerne, som typisk kommer i en eller to etager.

I byen betyder den høje tæthed af bygninger og mennesker, at de fleste formål sjældent ligger langt væk. Boliger ligger tæt på daginstitutioner, skoler, uddannelses- og arbejdspladser, som ligger tæt på indkøb og fritidstilbud. Den daglige transport kan typisk klares uden det store behov for at fragte sig langt i en bil. Derfor oplever man i en kommune som København, at mere end to tredjedele af al transport foregår til fods, på cykel eller med kollektiv transport (Københavns Kommune, 2023b, s. 70).

I København har man med hyppige såkaldte ”cykelregnskaber” spurgt københavnerne, hvorfor de bruger cyklen frem for bilen, og ét svar går typisk igen. Cyklen er for mange det nemmeste og hurtigste valg. Det skyldes ikke et særligt grønt værdisæt eller stærke holdninger til miljø og klima, men er ganske enkelt den mest effektive måde at komme fra boligen til det, der nu engang er rejsens endemål (Københavns Kommune, 2022, s. 10).

I landkommunerne er det omvendt sådan, at afstandene mellem boliger og arbejdspladser ofte nødvendiggør transport i bil. Og er man to udearbejdende voksne med bopæl et stykke fra kollektiv transport, kan det i mange tilfælde være nødvendigt med to biler til at klare husstandens transportbehov. Derfor finder man, som i tidligere nævnte statistik, at bilejerskabet på landsplan er mindst dobbelt så højt som i en storby som København. Og at væsentligt færre uden for landets store byer cykler eller bruger kollektiv transport. Igen handler det næppe om, at man uden for København er mere dovne eller uoplyste i forhold til privatbilismens miljø- og klimaudfordringer. Det handler snarere om, at cyklen uden for de store byer hverken er det hurtigste eller nemmeste valg. Samtidig kan det være besværligt at bruge kollektiv transport, hvis man har langt til nærmeste station eller busstoppested.

Den fysiske infrastruktur i land og by spiller også en rolle i forhold til boligerne og de CO₂-udledninger fra fx energiforbrug, som knytter sig hertil.

I København og landets øvrige store byer er boligerne typisk stablet i etageejendomme, hvor lejlighederne gennemsnitligt er mindre end fritliggende en-

familieshuse. Således er det gennemsnitlige boligareal per person omkring 55 kvadratmeter på landsplan, mens det i København er på omkring 41 kvadratmeter (Københavns Kommune, 2023a, s. 104). Og forskellen er endnu mere udtalt for nybyggede boliger. Videnscentret Bolius har dokumenteret, at mens størrelsen på et nybygget parcelhus de seneste 10 år har svinget mellem 205 og 210 kvadratmeter, ligger det tilsvarende tal for en nybygget etagebolig på omkring 90 kvadratmeter (Boding, 2023).

At boligstørrelserne er mindre i byernes etageboliger, kan være en forklaring på, hvorfor energiforbruget er lavere relativt til landkommuner med flere fritliggende enfamilieshuse. Først og fremmest fordi mindre boliger ganske enkelt har mindre rumareal, som skal varmes op om vinteren. Men også fordi lejligheder i byernes boligkarréer giver overskudsvarme videre til overboer og genboer fremfor at ”fyre for fuglene”. Som jeg har beskrevet i en anden sammenhæng, har forsyningsselskabet HOFOR beregnet forskellen mellem energiforbrug i etageboliger og enfamilieshuse, som selskabet leverer varme til. HOFOR konstaterer en betydelig forskel, hvor det årlige gennemsnitsforbrug af energi per kvadratmeter i etageboliger opført før 1960 er omkring 60 pct. lavere end i enfamilieshuse fra samme periode (Hansen, 2021, s. 51). Hertil kommer, at tætliggende boliger i byområder nemmere kan benytte sig af fælles fjernvarmeløsninger end i mindre tæt bebyggede områder, hvor der er længere mellem husene, og det er sværere at gøre den slags centraliserede energiløsninger rentable.

Carport og cykelkurv

Bytætheden og boligformerne er også oplagt en nøgle til at forstå, hvorfor affaldsmængder varierer mellem hovedstads- og landkommuner. En hypotese kunne være, at ligesom byernes overvægt af tætbeliggende etageejendomme begrænser transportbehov, boligstørrelser og energiforbrug, lægger de på tilsvarende vis en dæmper på husholdningsaffaldet.

Først og fremmest har det formodentlig stor betydning for affaldsmængderne og muligheden for at slippe af med dem, om husholdningerne er bosat i hus med egen have og bil eller i en etageejendom i den tættere by. Bopæl i hus med have og bil betyder mere haveaffald og gør det nemmere at opmagasinere ting til storskrald og få dem transporteret væk fra boligen.

Det kan også spille en rolle om indkøb primært foregår til fods, på cykel, med kollektiv transport, eller om det foregår i en bil. Hvis man skal transporte-

re sig hjem til lejligheden på fjerde sal på cykel eller i bus, er der uanset økonomisk formåen grænser for, hvor meget man kan fylde i vognen i supermarkedet – både med tanke på at det skal kunne være i cykelkurven eller tages med i bussen, men også i forhold til at det efterfølgende skal slæbes op ad trapperne. Modsat hvis man i bilen på vej hjem fra arbejde gør holdt ved supermarkedet, og efterfølgende fylder bagagerummet op med de tilbud, som var tilgængelige den dag, og dernæst fragter det den lige og korte vej fra carport til køkkendør. Ser man igen bort fra økonomisk formåen, er der for bilisten få begrænsninger på mængderne, der kan indkøbes.

Når først indkøb er blevet til affald, betyder det naturligvis noget, om det skal slæbes hele vejen ned i den fælles affaldscontainer i baggården fra samme fjerde sal, eller om man igen lige kan stikke ud til affaldsbeholderen ved carporten.

En anden forestilling kunne være, at boligstørrelserne også spiller en disciplinerende rolle i forhold til affaldsmængder. En typisk lejlighed i byen er svær at fylde op med ting og sager, som en dag ender i skraldespanden. Måske er der tilknyttet et lille loftsrum, hvor dét, der ikke er i daglig brug, kan opmagasineres. Men det giver ikke samme opbevaringsmuligheder som i et typisk parcel- eller rækkehus, hvor rummelige carporte, haveskure eller kældre gør det lettere at gemme ting af vejen, som ikke bruges i hverdagen.

Fortællingen om bykommunernes grønne gevinster skal dog vurderes kritisk i lyset af en anden statistisk udvikling. Byerne og bykommunerne er i stigende grad blevet bopæl for formuende mennesker, hvilket alt andet lige medvirker til at øge købekraften og mulighederne for et højt forbrug af ting, som en dag kan ende i skraldespanden.

Udviklingen kan aflæses i statistikker over hovedstadsindbyggernes indkomstniveauer og nettoformuer, som er steget de seneste år og generelt ligger højere end i resten af landet, mens landkommunerne på den anden side er præget af flere borgere med mindre formuer og flere på overførselsindkomster (Danmarks Statistik, u.å.-c). Udviklingen er relevant i en diskussion af klima og miljø, fordi det generelt set gælder for rige samfund som det danske, at CO₂-udledningerne, der knytter sig til forbrug og importerede varer, udgør et større og mere besværligt problem, end de udledninger, der knytter sig til den hjemlige produktion. Mens danskerens gennemsnitlige årlige udledninger af CO₂ ligger på omkring 7 ton, når man ser på udledningerne inden for landets grænser inklusiv fra landbrug, er tallet tæt på det dobbelte, hvis man tager ud-

gangspunkt i de varer, som forbruges af danskerne uden nødvendigvis at være produceret i Danmark (Minter, Jensen & Chrintz, 2023).

Men før man vender tilbage til forestillingen om storbyen som et klima- og miljøproblem, er det værd at se lidt nærmere på de forskellige kommunetypers velstandsniveauer. For bag hovedstadens og de store byers mange synlige tegn på forbrug og pengerigdom, gemmer sig en anden og mere broget virkelighed.

Statistikken viser nemlig også, at til trods for mange års stigninger, er indkomsterne i København og de største danske byer fortsat på et gennemsnitligt niveau sammenlignet med det resterende Danmark. Den disponible indkomst i Københavns Kommune ligger fx per indbygger gennemsnitligt på 265.000 kroner, hvilket er lidt under landsgennemsnittet og lidt over niveauet i byer som Aarhus, Odense og Aalborg (Københavns Kommune, 2023b, s. 32).

Det som kan snyde, er, at hovedstadskommunerne dækker et stort og befolkningsrigt område på Øst- og Nordsjælland med en betydelig koncentration af rigdom i nogle få kommuner som fx Lyngby-Taarbæk og Gentofte. I samme gruppering findes også gennemsnits- og lavindkomstkommuner som Ishøj, Brøndby og København. Og i sidstnævnte kommune ville store boligområder som Nørrebro eller Bispebjerg være blandt landets fattigste, hvis de var selvstændige kommuner (Københavns Kommune, 2023b, s. 36).

De lavere affaldsmængder er på den baggrund derfor alligevel ikke så overraskende. For byerne og særligt bestemte kommuner i Hovedstadsområdet har sammenlignet med landkommuner nok flere velhavere, men også mange i de lavere indkomstgrupper. Derfor forbliver byernes indkomstniveauer og byboernes økonomiske muligheder for at erhverve sig varer, der på et tidspunkt bliver til affald, også typisk gennemsnitlige.

For byer gælder det derudover, at mens indbyggerne har adgang til et stort udbud af butikker og forbrugsmuligheder, er der til gengæld andet i byernes infrastruktur, som virker begrænsende på mulighederne for at give los med dankortet og erhverve sig ting, selv hvis man har råd. Lejlighedsbeboere i byernes etageejendomme har ikke samme muligheder for at parkere en eller to biler, som beboere i parcelhuse med egen indkørsel og carport. I lejligheder er der ikke plads til havetrampoliner, store gasgrill eller andre forbrugsgoder, som ofte kræver egen have.

Nok er der i byen ligesom andre steder i Danmark meget forbrug, men af en form som ikke kræver særlig plads og – som vi kan se af opgørelserne fra Danmark Statistik – ikke fylder meget i affaldsstatistikken.

Tal og forestillinger

Dette kapitel har søgt at udfolde en lille flig af den betydning, som fysisk infrastruktur og vores byggede miljøer har for de muligheder og begrænsninger, der knytter sig til ambitionen om et samfund med væsentligt lavere CO₂-udledninger.

Ved at dykke ned i statistikken, inviteres vi til at reflektere på nye måder over nogle af de til tider overfladiske og negative forestillinger, som afsløres i sprogbugen, når vi fx taler om byer som grå, triste, osende, larmende, som steder der mangler ”grønne åndehuller”, eller som er præget af ”brug og smid væk-kultur”. Alt det kan være sandt for nogle og på bestemte steder, men tallene viser en anden fortælling, hvor byboerne uden at tænke nærmere over det bor på mindre plads, bruger mindre energi, kører mindre i bil og smider mindre ud til affald, end det er tilfældet i de dele af landet, hvor der er længere mellem husene.

Sådanne forskelle i den fysiske infrastruktur i land og by er en vigtig forståelsesramme, som ikke må overses, når man politisk søger at fremme den grønne omstilling i landet som helhed. De kan fx være med til at afgøre, hvor svært eller nemt det vil være at bringe bilkørslen ned i forhold til andre mere bæredygtige transportformer, at sikre boliger med et lavere energiforbrug, at nedbringe husholdningernes affaldsmængder og begrænse ressourceforbruget i det byggede miljø.

Men hermed er alt naturligvis ikke sagt. Og som med anden statistik skal der tages forbehold. Tallene dækker over store lokale forskelle inden for de enkelte kommunegrupper. Fx er hovedstadskommunerne, som vi har set ovenfor, en samlet statistisk betegnelse for en række vidt forskellige kommuner, hvor bebyggelsesstrukturen i kommuner som Hørsholm og Frederiksberg er vidt forskellige, ligesom de økonomiske forskelle på kommuner som Ballerup og Gentofte er betydelige.

Statistik fremhæver visse forhold og udelader andre. Energistyrelsens tidligere nævnte ’energi og CO₂-regnskabet’ indregner udledninger fra transport, bygninger, industri og affald inden for en kommune, men ikke de udledninger, som er afstedkommet af produktion af fx forbrugsgoder uden for kommunens eller landets grænser, og derefter importeret til kommunen og forbrugt af kommunens borgere. De udledninger er som nævnt ovenfor både større og mere besværlige at få nedbragt i et rigt land som Danmark.

Tal forklarer ikke meget i sig selv. Men de kan inspirere til at stille nye spørgsmål, pege på mulige fortolkninger og løsninger og dermed forhåbentlig bidrage til fremskridt i den nødvendige grønne udvikling på tværs af land og by. Uanset om dagligdagens indkøb bringes hjem med to bæreposer til fjerde sal, eller de flyttes et par meter fra bilens bagagerum til parcelhusets køkken.

Litteratur

- Aggarwala, R. (2016, 12. september). The First Principles of Urbanism: Part I. *Medium*. <https://medium.com/sidewalk-talk/the-first-principles-of-urbanism-part-i-18105c03cdcf>
- Blok, A. & Willig, R. (2020). *Den bæredygtige stat*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Boding, J.T. (2023, 24. februar). Nye huse er blevet næsten dobbelt så store på 60 år. *Videncentret Bolius*. <https://www.bolius.dk/nye-huse-er-blevet-naesten-dobbelt-saa-store-paa-60-aar-40954>
- Danmarks Statistik (u.å.-a). *LABY25: Nøgletal for husholdningsaffald efter kommunegruppe og nøgletal*. Statistikbanken. Lokaliseret på <https://www.statistikbanken.dk/LABY25>
- Danmarks Statistik (u.å.-b). *LABY33: Husholdningernes energiforbrug til opvarmning, apparater mv. per indbygger / Husholdningernes energiforbrug til individuel transport pr. indbygger*. Statistikbanken. Lokaliseret på www.statistikbanken.dk/LABY33
- Danmarks Statistik (u.å.-c). *LABY11: Nettoformue (18-64 årige) (median) efter kommune-gruppe og aldersstandardisering*. Statistikbanken. Lokaliseret på <https://www.statistikbanken.dk/LABY11>
- Danmarks Statistik (u.å.-b). *LABY13: Personer med offentlige overførsler som hovedindkomstkilde*. Lokaliseret på <https://www.statistikbanken.dk/LABY13>
- Hansen, S.K. (2021). *Et forsvar for storbyen - Tæt, højt og fælles er vejen til bæredygtighed i det 21. århundrede*. København: Gads Forlag.
- Halkier, B. (2024). Elisabeth Shove: Social praksis og grøn omstilling. I S.K. Hansen, S. Krøijer & L. Tønder (red.), *Grøn samfundsteori*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Københavns Kommune (2023a). *Boligrederegørelsen 2023*. Økonomiforvaltningen. <https://www.kk.dk/sites/default/files/2023-10/Boligredereg%C3%B8relsen%202023.pdf>
- Københavns Kommune (2023-b). *Status på København 2023*. Det Tværgående Analysekontor og Klimaenheden. <https://www.kk.dk/sites/default/files/2023-08/Status%20p%C3%A5%20K%C3%B8benhavn%202023.pdf>
- Københavns kommune (2022). *Cykelregnskab 2022*. Teknik- og Miljøforvaltningen. https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/pdf/2419_857f0c406de3.pdf

Minter, M., Jensen, C.L. & Chrintz, T. (2023). *Danmarks globale forbrugsudledninger*.
Concito. <https://concito.dk/files/media/document/Danmarks%20globale%20forbrugsudledninger.pdf>