

“Vi ta’r skraldet”

Af Lærke Thorup & Hannah Møller Christensen

Frederiksberg er en tæt by. Det skaber nogle gange udfordringer for affaldshåndteringen. Denne artikel følger renovationsmedarbejderne Jonas og Mikkel over et par arbejdsdage, hvor de navigerer gennem byens travle gader og smalle baggårde for at sikre en effektiv og gnidningsfri affaldsindsamling. Gennem deres daglige rutiner og de udfordringer, de møder, får vi et indblik i den komplekse logistik og det arbejde, der ligger bag en velfungerende affaldshåndtering i en moderne by. Deres arbejde er afgørende for at opretholde en ren og bæredygtig by, selvom det store stykke arbejde ofte først bemærkes, når noget går galt.

Skraldebiler til ti fraktioner

Med et areal på kun 8,7 kvadratkilometer, men over 100.000 borgere er Frederiksberg Danmarks tættest befolkede kommune. Her bor der cirka 12.000 indbyggere per kvadratkilometer. Til sammenligning bor der 30 indbyggere per kvadratkilometer i kommunerne med lavest befolkningstæthed. Det betyder, at der er mange hensyn at tage på meget lidt plads. Der skal, udover den bebyggede del, være plads til blandt andet træer, parkeringspladser, ladestandere, fortove, grønne byrum og affald.

Baggårdene på Frederiksberg er tætte. Hvor man tidligere primært havde beholdere til restaffald stående i gården, er der med øget affaldssortering siden starten af 00’erne kommet flere forskellige beholdere til. Det skyldes lokale tiltag på Frederiksberg og særligt de nationale regler om strømnetet affaldssortering, som blev vedtaget i Klimaplan for en grøn affaldssektor og cirkulær økonomi i 2020 af Folketinget og udmøntet i Affaldsbekendtgørelsen fra 2021. Det betød, at man i hele landet skulle sortere i ti typer affald: madaffald, pap, papir, plast, mad- & drikkekartoner, farligt affald, glas, tekstilaffald og restaffald. Formålet med den strømnetede sortering er at sikre, at genanvendeligt affald ikke forbrændes, men at vores ressourcer jævnt før klimaplanen bruges “klogere, smartere og mere ansvarligt.”

Med de nye nationale sorteringskriterier skulle kommunerne omlægge deres affaldsindsamling i forskellig grad, da der skulle opstilles flere beholdere. Der skulle anskaffes flere skraldebiler til at køre de nye typer affald og beregnes nye ruter og tømme frekvenser ud fra et skøn om, hvilke typer affald, der ville blive produceret mest af. Det øgede antal affaldsfraktioner betød også, at renovationsmedarbejderne skulle komme på ejendommene på forskellige tidspunkter i løbet af ugen. Når de forskellige skraldebiler kører ud på vejene, er der mange hensyn at tage og aktører at tage højde for såsom busser, cyklister, biler, fodgængere, løbehjul og parkerede biler. Renovationsmedarbejderne Jonas og Mikkel er to af dem, som hver dag navigerer skraldebiler rundt på Frederiksberg.

Tidligt ud på vejene

Plastbilen, klokken 05:41. 'Morgenholdet' gør klar til, at de snart kan rulle ud på vejene. En af dem er renovationsmedarbejderen, Mikkel, som stod op klokken 04:30 for at møde ind på arbejde. Morgenholdet er et af i alt tre hold. Mikkel tager en slurk kaffe og fortæller, at de blandt andet kører tidligt af sted for at nå ud på vejene, inden den værste morgentrafik begynder. Det er en politisk beslutning, at de må begynde indsamlingen af udvalgte affaldsfraktioner fra klokken 5:45 for at køre så effektivt som muligt.

Ved at starte tidligt får de et par timer, hvor byen viser sig fra sin mere rolige side. Der er færre bilister, cyklister og fodgængere på vejene. Den tidlige start er en af de første tydelige indikatorer på, hvad arbejdet også indebærer; det handler om ikke at være til gene og samtidig sikre en drift, der glider nemt og lydløst. En anden indikator er, at langt de fleste skraldebiler kører på el. Det skaber mindre støj og luftforurening end biler, der kører på fossile brændstoffer. Elbilerne kræver opladning, men i en geografisk lille kommune er der ikke langt tilbage til at kunne lade op igen.

Tekstilbilen, klokken 08:00. Solen skinner allerede denne morgen i juli. Ved bilen pusler renovationsmedarbejderen Jonas med en kop kaffe, som sættes ind i bilen, inden han kan gå i gang med morgens tjekliste. Lærke, som til daglig er driftskonsulent i Frederiksberg Renovation, står i dag klar i sit meget nye, orange arbejdstøj foran førerhuset på skraldebilen. Hun lyser op der på pladsen, hvilket udløser smil og anerkendende nik blandt de andre renovationsarbejdere fra det sene morgenhold. Det ubrugte arbejdstøj er med til at understrege, hvem der er gæsten i skraldebilen i dag. Jonas er også iført det iøjnefaldende arbejdstøj, som dog er en lidt mere slidt model end Lærkes.

Jonas tjekker skraldebilen efter og frakobler den fra ladestationen. En anden renovationsmedarbejder har tidligere forklaret Lærke, hvorfor det er vigtigt at tjekke bilen: "Måske er bilen ikke ladet ordentligt. Eller der kan



Jonas kører beholderen ud af gården.

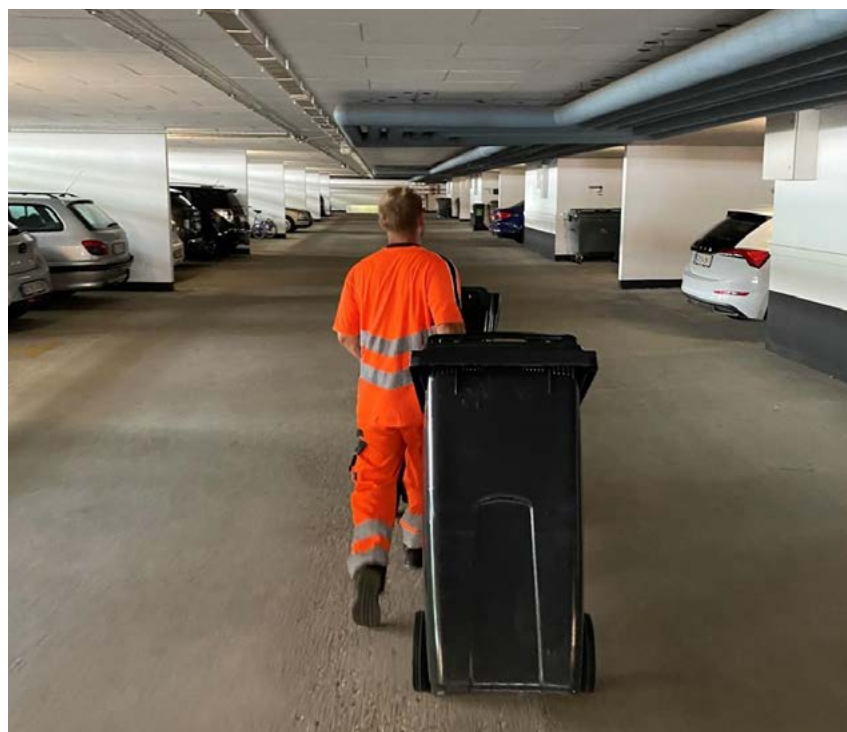


Beholderne tømmes på skraldebilen.

være fejl på det mekaniske, så komprimatorens skuffe eksempelvis ikke kører ordentligt eller kører asymmetrisk". Det er renovationsmedarbejderens ansvar at vurdere om bilens mekanismer fungerer, som de skal.

Efter gennemgangen kobler Jonas dagens rute op via GPS inde i førerhuset. Et kort over Frederiksberg toner frem på tabletten. En masse grønne prikker dukker op. Uden kontekst har man ingen chance for at vide, hvad prikkerne illustrerer. Jonas forklarer, at han bruger tabletten til at følge med i dagens rute. De grønne prikker viser de affaldsbeholdere, som skal tømmes i dag. På kortet kan han se, hvor mange der er, og hvor de befinder sig. "Jeg kan selv planlægge min rute, så længe jeg når alle beholdere. Jeg ved altid, hvad jeg skal nå på dagen." Jonas kender nu byen og ved hvilken vej, der giver den mest optimale rute. Han fortsætter: "Jeg kendte på ingen måde Frederiksberg, men det gør jeg nu. Nu ved jeg, hvordan tingene fungerer. Du skal kende byen indgående, hvis du skal finde en anden vej til den vej, du skal ned ad [...] hvis der for eksempel er vejarbejde, eller vejen er spærret."

Og spærret, det er der ofte. Logistikken i afhentning af affald er ikke blot at køre fra a til b og hente beholdere. Afstanden fra a til b kan ændre sig grundet vejarbejde, klimatilpasningsprojekter, anlægning af cykelstier eller nedgravning af kabler. De forskellige projekter, som former vejenes brug, er alle vigtige dele af at opretholde en sund og robust by. Men de kan samtidigt medføre konsekvenser og udfordringer, som renovationsmedarbejderen skal løse i øjeblikket. Som Susan Leigh Star skriver i *The Ethnography of*



Jonas kører med beholderne igennem parkeringskælder.

Infrastructure fra 1999: “One person’s infrastructure is another’s topic, or difficulty”. Det taler ind i de udfordringer, der er inden for branchen med forsyning og logistik i en by, der konstant forandres. Infrastruktur er kontekstuel og vurderes af den, der bruger den. De udfordringer, der opstår i forbindelse med arbejdet med renovation, løses oftest hurtigt, men kræver ofte både dialog og samarbejde med andre aktører, som benytter den samme infrastruktur. Når en vej er spærret, for eksempel på grund af vejarbejde, kan løsningen ofte findes i samarbejde mellem entreprenør, myndigheder og renovation.

Star stiller spørgsmålet: hvornår er en infrastruktur færdig, og hvordan ved vi at den er færdig? I tilfældet med affaldshåndtering er svaret nok “aldrig”. Branchen forsøger hele tiden at blive bedre og optimere, og borgerne bliver også bedre til at sortere.

“Skal du holde der?”

Tekstilbilen, klokken 08:37. Der er tæt trafik ned ad Gammel Kongevej. Skraldebilen bevæger sig langsomt fremad. Den morgentrafik, det tidlige morgenhold så vidt muligt har undgået, sidder Jonas og Lærke nu midt i.

Der lyder sporadiske ‘dyt’ rundt omkring. Trafiklyset skifter til gult og så til rødt igen. Skraldebilen når heller ikke over krydset denne gang. Ude på ruten klemmer Jonas skraldebilen ind bag en personbil og parkerer den langs kantstenen. “Jeg har punkter, jeg skal ramme cirka dér med forhjulet og dér med baghjulet. Det er meget rutinebaseret, og det er afgørende for et godt flow i afhentningen.”

Jonas fortæller om sin kontakt med borgerne, når der er udfordringer med at finde plads. “Jeg har primært gode interaktioner med borgerne. Nogle borgere spørger dog: Skal du holde der nu? Jeg forsøger så vidt muligt ikke at holde i vejen.” Jonas har også oplevet, at der er kommet borgere hen, mens han er ved at tømme beholderne, og spurgt, hvornår han har tænkt sig at flytte skraldebilen.

Skraldebilen drejer ned ad en sidevej, og Jonas forsøger at finde et sted, hvor han kan parkere på den trange vej. For Lærke, som hverken har stort kørekort eller egen bil, er det svært ikke at knibe øjnene sammen. Er der nu også plads til skraldebilen på den lille vej? Uden problemer får Jonas manøvreret skraldebilen ind til kantstenen, så den ikke spærrer trafikken. Han slukker bilen, peger rundt og forklarer, at det jo ikke kun er bilen, der skal være plads til i byen. Det er også affaldet.



Beholderne tømmes på skraldebilen.

“Det tager kun halvandet minut mere”

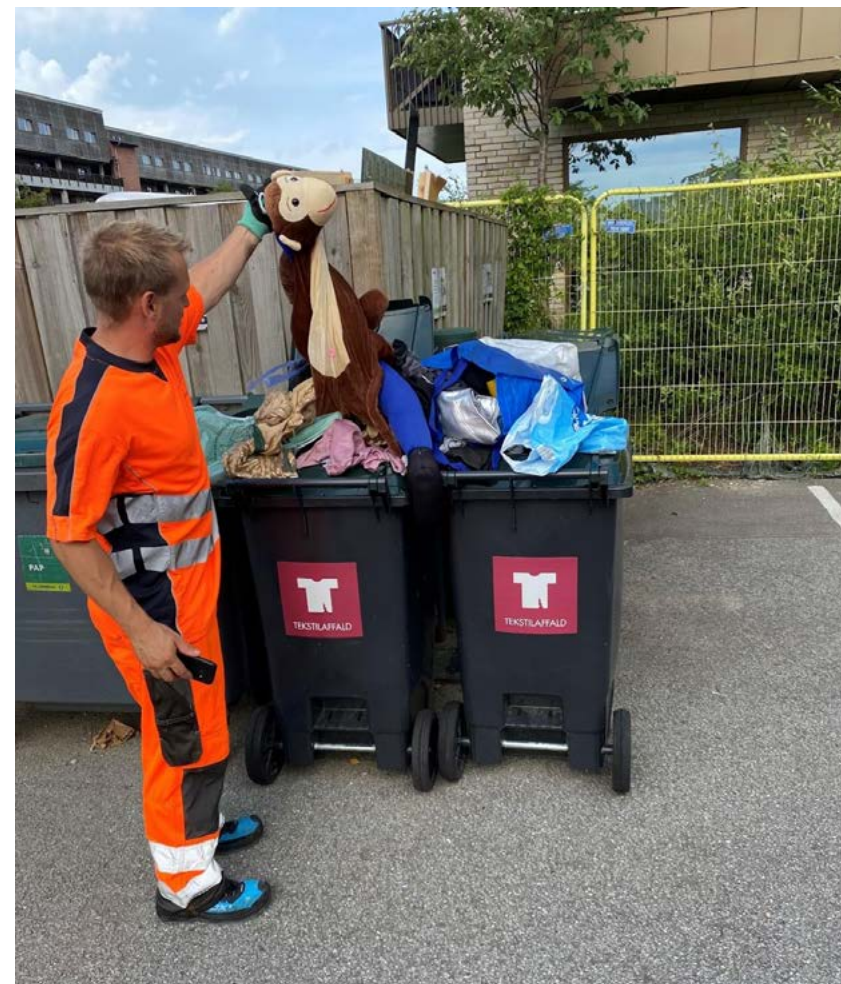
Tekstilbilen, kokken 09:09. Lærke og Jonas står ved tekstilbeholderen foran skraldeskuret i en baggård. Det er en af de gårde, hvor der er god plads til beholderne. Jonas viser Lærke et eksempel på en overfyldt beholder. Begge er enige om, at ejendommen burde have en ekstra beholder til tekstilaffald. Jonas får øje på et kostume, der stikker op af tekstilbeholderen, og snakken falder på mødet med børn ude i byen: “De synes, vi er for fede”. Jonas tømmer beholderen og nævner, at de yngre børn godt kan lide at se på, hvordan han tømmer skraldebilen. I de situationer går han op i at forklare børnene, hvad der sker undervejs. “Det tager måske halvandet minut længere for mig, men så har barnet fået en fed oplevelse. Jeg bliver også selv i mega godt humør.” Selvom Jonas bruger længere tid på at tømme beholderen, prioriterer han det gode møde med borgeren.

Tid er generelt en vigtig faktor i at sikre, at affaldsindsamlingen sker gnidningsfrit. Halvandet minutter kan virke som kort tid, men hvis det er i forbindelse med at trafikken er blokeret, bliver de øvrige trafikanter utålmodige. “Så kan bilister godt dytte, eller råbe, der er ofte brok”, forklarer Jonas. Lærke kommer i tanke om en oplevelse tidligere på året, hvor en bilist kørte så tæt på skraldebilen, at beholderen ikke kunne tømmes. Bilisten var utålmodig og forsøgte at presse skraldebilen videre. I sidste ende gjorde det hele processen længere.

Plastbilen, klokken 07:45. Mikkel får øje på en hund, som nok allerede har set ham. Mikkel giver tegn til ejeren “to sekunder!”. Han hopper ind i bilen og finder et par godbidder frem. Mikkel forklarer, at når man har en fast rute, møder man ofte de samme personer på vejen, hvad end de afleverer børn eller går tur med hunden. Mødet med borgere skaber ofte gode stunder, og det skal der være tid til: “En borger kom hen til mig, da jeg var tilbage [fra ferie] og sagde, at han var glad for at se mig igen. (...) Jeg er egentlig kun blevet mødt med positive henvendelser, når der står en person over for mig”. Når det kan lade sig gøre, tager Mikkel sig tid til at snakke med borgerne.

Disse eksempler viser, hvordan arbejdet med renovation er præget af modsatrettede logikker, som renovationsmedarbejderen skal navigere i; beholdere skal tømmes, men bilerne skal helst ikke optage for meget plads på vejene. Borgere skal kunne sortere deres affald, men beholderne til de forskellige fraktioner, må helst ikke fylde (eller ses) for meget ude i gårdene. Dette leder til to vigtige aspekter i arbejdet med at afhente affaldet, som bliver bragt op i samtalerne med renovationsmedarbejderne: Tid og rum. De skal hele tiden afveje hensyn relateret til tid og rum for at sikre et godt flow i tømningen.

Det udspiller sig på flere måder: Tid indebærer både selve tidspunktet for dagens start, tiden biler holder stille, når der tømmes, samt tiden spildt på vejene, når der er tæt trafik eller afvejningen af tiden brugt i mødet med



Jonas viser kostume i tekstilbeholder.

borgeren. Rum relaterer sig til fremkommeligheden og til adgang på vejene, men også vejarbejde og alternative ruter, der skal findes på dagen. Derudover skal renovationsmedarbejderne tage hensyn til fysiske forhold, såsom at afhentningen af affald delvist foregår til fods. Mange forhold herunder kan sætte en stopper for en gnidningsfri tømning, såsom dårlige belægninger, lifte der er i stykker og blokeringer af eksempelvis cykler eller stillads.

Plads til en endnu en beholder

Tekstilbilen, klokken 10:08. Jonas hopper ud af skraldebilen og går hen til en etageejendom for at åbne porten. Han sætter krog på lågen og går derefter ind i gården. Efter et par minutter kommer han ud igen. Han forklarer,

at det tog sin tid at få tekstilbeholderen ud: “Månedstømninger står ofte bagerst, så man skal gå længere og nogle gange rykke rundt. Der er ofte blokeret [af andre beholdere]”. Han tilføjer: “Nogle viceværter og affaldsansvarlige har været super gode til at tage imod de nye beholdere til tekstil, men det er desværre ikke alle steder. Det er ikke min opgave at rydde op, hvis tekstilerne ikke ligger nede i beholderen. Det er også ejendommens ansvar, at jeg kan komme til beholderen.” Dette peger netop på de fysiske forhold, som er vigtige for renovationsmedarbejdere. Står beholderen, så den ikke er nemt tilgængelig, kan der gå længere tid med tømningen. Hvis bilen samtidig er parkeret langt væk, giver det et par minutter længere ude på vejen.

Plastbilen, klokken 08:31. Mikkel kommer gående med en beholder og fortæller, at han sjældent oplever overfyldte plastbeholdere. “Jeg har kun kørt plast i lidt over et år, og jeg synes generelt, at plast er sorteret fint her på Frederiksberg”. Han forklarer, at det er en fraktion, borgerne er vant til at sortere. “Der er meget plastik, som nok også særligt kommer fra mere internethandel”. Det har også medført større mængder pap end tidligere. De stigende mængder er en af grundene til, at der i 2023 blev indført hyppigere tømning af beholderne. Vurderingen og driften af affaldsordningerne er til løbende forhandling, da man er nødt til at forholde sig til de logistiske udfordringer. Er der ikke plads, må man skrue andre steder. Derfor har borgerne evner til at sortere i sidste ende betydning for, hvor ofte der bliver tømt, og hvor længe det tager.

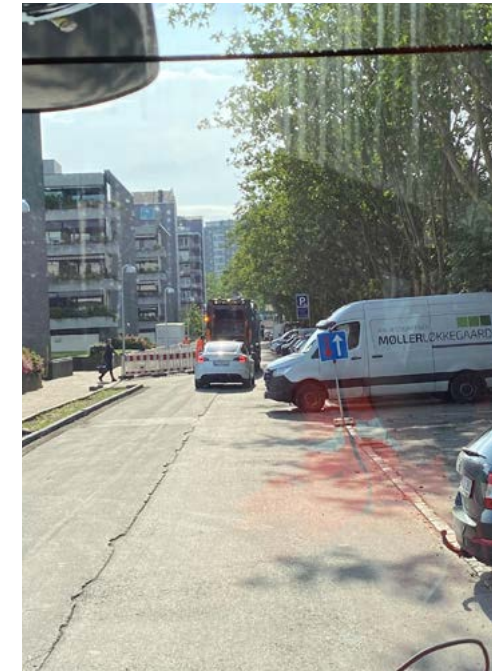
“Hvorfor er min affaldsbeholder ikke blevet tømt?”

Omkring eftermiddagstid er den sidste tekstilbeholder på ruten tømt. Turen går nu igennem København, ned ad H.C. Andersens Boulevard mod Amager, hvor tekstilaffaldet skal læsses af og sorteres. Dagens læs bliver vejjet, inden Jonas kan køre igennem byen tilbage mod Frederiksberg. Skridttælleren er nået op på 24.000 skridt efter dagens rute. Det svarer til 15-20 kilometers gang rundt i byen. Jonas sætter skraldebilen til opladning, så den er klar til næste dag. I morgen venter en ny rute.

Driftskontoret, dagen efter klokken 9.19: “Manglende tømning er meldt ind af den affaldsansvarlige på Howitzvej”. På driftskontoret i Frederiksberg Renovation har de modtaget en besked om, at en af beholderne på dagens rute ikke er blevet tømt. Nogle gange sker det, at renovationsmedarbejderne ikke har haft mulighed for at tømme beholderne på ruten på grund af fysiske blokeringer. Når arbejdsdagen er slut, har affaldsansvarlige og andre borgere mulighed for at melde ‘manglende tømninger’ og andre henvend-



Beholdere og skraldebil.



Trafikale udfordringer.

elser ind. Driftskontoret undersøger, hvad årsagen til den manglende tømning er, og derefter hjælper de med at finde en god løsning for både borger og renovationsmedarbejder. Nogle gange er tonen negativ i borgerens henvendelse omkring manglende tømninger. “Det er for dårligt, at vi ikke har fået tømt vores skrald i dag”. Andre gange er den positiv: “Tak fordi I kigger på det”.

I begge tilfælde kommer der en anden og ny bevidsthed omkring affald og de processer, der ligger bag tømningen, når der ikke er blevet tømt. Affaldet bliver visuelt for borgerne på en ny måde, fordi der kan ske ophobninger af poser og sække med affald i den periode, hvor beholderne ikke tømmes. De tætte gårde på Frederiksberg gør, at der mange steder ikke er plads til ‘back-up’-beholdere, og at der derfor allerede ved første gang manglende tømning bliver udfordringer med pladsen. Nogle gange betyder det, at der ikke er plads i beholderen til at aflevere mere affald. Hvor skal man så gøre af posen med sit affald? Og hvorfor flyder det egentlig med skrald? Hvornår er det vi plejer at få tømt beholderne? Har renovationsmedarbejderne ikke været forbi?

I de seneste år har der andre steder i landet været eksempler på strejker og vejr-situationer, som gør vejen ufremkommelig og utilgængelig. I disse situationer, kan der ikke hentes affald. Billeder af overfyldte skralderum og

sække med affald, trak overskrifter i nationale medier. Der kom kollektiv opmærksomhed på affaldshåndtering, som i det daglige foregår per automatik.

Breakdowns har længe været et begreb i antropologien. Den tyske filosof Martin Heidegger brugte i 'Væren og Tid' fra 1927 hammeren som et eksempel på, hvordan vi først rigtigt ser og forstår noget, når det går i stykker. Når vi bruger hammeren forkert eller slår ved siden af, bliver vi bevidste om, hvordan man egentlig hamrer. Det er i dette breakdown, at vi bliver i stand til at reflektere over, hvad hammerens betydning har for os. Sociologen Michel Callon skriver også om breakdownet. I sin tekst omkring kamuslinger i den franske by Saint-Breuc beskriver han, hvordan der opstår en stigende interesse for muslinger, da de begynder at forsvinde. Han beskriver, hvordan forskellige aktører er afhængige af hinanden i det større netværk. Når noget går i stykker, bliver de ellers usynlige forbindelser mellem forskellige aktører synlige. Deres betydning for netværket bliver tydeligere. Susan Leigh Star beskriver ligeledes 'breakdownet' i sin tekst om infrastruktur: "The normally invisible quality of working infrastructure becomes visible when it breaks: the server is down, the bridge washes out, there is a power blackout. Even when there are back-up mechanisms or procedures, their existence further highlights the now-visible infrastructure."

Under strejker og perioder hvor vinteren forhindrer affaldstømningen eller ved enkeltstående eller gentagne 'manglende tømninger', bliver borgerne (og medierne) opmærksomme på affaldet. De overfyldte affaldsbeholdere skaber en opmærksomhed på netop dét, der normalt kører i et usynligt flow i dagligdagen. Ligeledes bliver vi opmærksomme på, hvor mange affaldsbeholdere vi allerede har, når der kommer en ny til. Det er ikke den enkelte ekstra beholder, som skaber problemer, men den bliver repræsentant for den samlede mængde af beholdere. I dagligdagen fylder bevidstheden om, hvem det egentlig er, der kommer og sender vores affald videre, ikke særligt meget for de fleste. Som med meget anden forsyning sker tingene i et flow, som vi sjældent ser. Det er først, når der sker et breakdown i form af manglende tømninger, at vi bliver opmærksomme på den vigtige arbejdsopgave, renovationsmedarbejderne løfter. Ligeså vel som det først er når skraldebilen fylder eller holder i vejen, at vi lægger mærke til den, hvilket for nogle kommer til udtryk i form af dyt, ophidset kropssprog eller skældsord.

Renovationsmedarbejderne forsøger i dagligdagen at skabe det bedst mulige flow for byen og forsøger at undgå at skabe "breakdowns". De navigerer gennem byen gennem afspærringer, tæt morgentrafik, hunde, som skal have en godbid, børn som er interesserede i skraldebilen og smalle veje. Deres arbejde kræver en balance mellem effektivitet, præcision og hensyn til byens borgere og øvrige infrastruktur. De er en del af det større netværk, der er med til at sikre, at vores affald bliver hentet og sendt godt videre, uden at vi bemærker det. Men når breakdowns sker, får vi et indblik i, hvordan vo-

res affaldshåndtering egentlig fungerer, og om der er noget, vi kan forbedre. Breakdowns kan synliggøre både styrker og skrøbeligheder i vores infrastrukturelle systemer både på lokalt niveau, men også i et større globalt affaldssystem.

Alle fotos af Lærke Josefine Thorup.

Forslag til videre læsning

Miljø- og Ligestillingsministeriet (2024). "Affaldsbekendtgørelsen". Bekendtgørelse om affald. BEK nr 573 af 23/05/2024.

Katan, Lina (2022). "Affaldssortering: Fra uoverkommeligt besvær til ubemærket rutine". PHD-afhandling. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.

Star, Susan Leigh. (1999). The Ethnography of Infrastructure. *American Behavioral Scientist*, 43(3), 377-391.



Om forfatterne

Lærke Josefine Thorup har en bachelor i antropologi og afsluttede sin kandidat i Human Security fra Aarhus Universitet i 2020. Lærke har siden 2023 arbejdet som driftskonsulent i Frederiksberg Renovation.

Hannah Møller Christensen afsluttede sin kandidat i antropologi i 2020 fra Aarhus Universitet. Hannah har siden 2022 arbejdet som genbrugskonsulent i Frederiksberg Kommune.