

Titel: Grøn Boliganvisning – Vejen til et bedre miljø?

Abstract: Grøn Boliganvisning er en forsøgsordning i Albertslund Kommune der har en reduktion af CO₂ fra transport som hovedformål. Man kan komme i betragtning til en bolig hvis man arbejder i Albertslund, bor i en anden kommune og transporterer sig med bil eller MC til og fra arbejde. Hovedformålet med denne undersøgelse har været:

- at undersøge hvilken betydning Grøn Boliganvisning har haft for deltagernes adfærd og holdning til transport
- at undersøge Grøn Boliganvisning som reguleringsmekanisme

I dette paper præsenteres undersøgelsens resultater og konklusioner i forhold til Grøn Boliganvisning i Albertslund Kommune.

Forfattere: stud.techn.soc Stine Jensen og stud.techn.soc Hanne Müller

Nøgleord: transportadfærd, hverdagstransport, regulering, Grøn Boliganvisning, miljø

Keywords: transport behaviour, everyday transport, regulation, Green Housing Administration, environment

Session: Mobilitet og adfærd

År: 2002

Problemfelt

I det moderne kapitalistiske samfund betragtes transport som en ufravigelig nødvendig forudsætning for økonomisk vækst. Transport kæder samfundets funktioner sammen og er det nødvendige led i en stadig mere funktionsopdelte produktion og verden. For mennesket har det moderne samfund og de øgede muligheder for mobilitet åbnet op for en række muligheder, et tag-selv-bord, i forhold til indretningen af den enkeltes liv. Denne indretning betyder at man kan tale om en positiv tilbagekobling, en spiral effekt, hvor organiseringen af produktion, forbrug og fritid genererer transport.

Samfundets opbygning, både fysisk og strukturelt, og det enkelte menneskes stigende behov for at kunne bevæge sig frit, er væsentlige parametre i forståelsen af det nutidige transportomfang. Det handler så at sige ikke bare om at komme fra A til B og måske C, men også om de kvaliteter og oplevelser, som den enkelte oplever, der ligger i at kunne bevæge sig frit. Samtidig er der kommet en større opmærksomhed på og bevidsthed om transportens negative sideeffekter. Denne viden er i dag udbredt, men afholder ikke mennesker fra at transportere sig mere og længere. Der findes således en ambivalent dynamik mellem vores viden og vores faktiske adfærd på transportområdet. Det betyder at vi, på trods af at vi kender til farer og ulemper, fortsætter aktiviteterne på transportområdet.

På trods af forsøg med at regulere på området med gammelkendte metoder, har resultaterne været svære at få øje på og det er på denne baggrund at vi er blevet interesseret i andre former for regulering. Albertslund Kommune har iværksat en forsøgsordning, Grøn Boliganvisning, hvor man forsøger at gøre op med den traditionelle tankegang i forhold til regulering af transport i hverdagen.

I ordningen tilbydes deltagerne en lejebolig i kommunen, hvis de

- har fast arbejde på en arbejdsplads i Albertslund
- bor i en anden kommune
- bruger bil eller motorcykel til arbejde
-

Ordningen handler således ikke om at hindre deltagernes ønsker om mobilitet, men derimod om geografisk at mindske afstanden mellem udvalgte aktiviteter i hverdagen. Den er således et alternativt tiltag overfor den stigende persontransport i hverdagen, det vil altså sige, at ordningen er en form for regulering, hvor der lægges vægt på den enkelte og dennes adfærd i hverdagen. Samtidig har kommunen et andet mål med ordningen, nemlig at flytningen og informationsmateriale om miljø kan påvirke deltagernes holdninger på miljøområdet generelt. Dermed er det målet at påvirke deltagernes konkrete adfærd og holdninger til transport og miljø i deres hverdag.

Den form for regulering som Grøn Boliganvisning er en del af, står dog i modsætning til den eksisterende ambivalens mellem vores viden og vores faktiske adfærd på transportområdet. På den baggrund kan det undre at kommunen mener, at den gennem en flytning og uddeling af informationsmateriale kan påvirke deltagerne til at deres adfærd og holdninger til transport og miljø ændres, og at disse forandringer er i en sådan udstrækning, at det vil komme miljøet til gavn gennem langsigtede besparelser på CO₂-budgettet. På baggrund af argumentet om at vi er vidende mennesker, der kender til transportens negative sideeffekter, er det så muligt gennem en ordning som Grøn Boliganvisning, og dermed en fysisk omstrukturering af hverdagen, at påvirke

deltagernes holdninger på dette område, og videre; kan denne fysiske omstrukturering have en sådan indflydelse på deltagerne, at de bliver mere bevidste om deres handlinger og med den deraf afledte effekt, at de også handler anderledes? Vi har derfor undersøgt på hvilken måde Grøn Boliganvisning har betydning for deltagernes faktiske adfærd efter flytningen og hvorledes deltagernes holdninger og bevidsthed er blevet påvirket gennem deltagelse i Grøn Boliganvisning. Yderligere har vi fundet det interessant at undersøge om denne anderledes form for regulering på transportområdet kan bruges i forhold til ordningens egne kriterier om mindskelse af transportmængderne og den deraf følgende reduktion af CO₂-udslippet.

Vores to undersøgelsesspørgsmål er således:

- 1) *Hvilken betydning har Grøn Boliganvisning for deltagernes adfærd, holdninger og bevidsthed i forhold til transport og mobilitet i hverdagen?*
- 2) *Hvordan fungerer ordningen Grøn Boliganvisning som reguleringsmekanisme i forhold til dens målsætning?*

Metode

Albertslund Kommune er en relativ ung kommune på den københavnske vestegn. Den forsøger at profilere sig som en anderledes og grøn kommune gennem en integration af miljø i kommunens forvaltning og institutioner. Som et led i de grønne bestræbelser har Albertslund benyttet muligheden i den ændrede lovgivning om kommunens anvisningsret af almene boliger til at iværksætte Grøn Boliganvisning. Grøn Boliganvisning er som forsøgsordning interessant, da den repræsenterer et brud med traditionel regulering på området og den er enestående i sin udformning i kraft af at der ikke tidligere er givet tilladelse til en lignende forsøgordning.

I undersøgelsen har vi taget udgangspunkt i at transporten har en række miljømæssige konsekvenser. Med udgangspunkt i en ordning hvor det eksplicite formål er at reducere CO₂-udslippet, har vi på denne baggrund belyst hvordan mennesket i det moderne samfund forholder sig til transport i hverdagen, og derudover har vi belyst ordningen som reguleringsmekanisme i forhold til sin målsætning.

Vi har sat Grøn Boliganvisning ind i en teoretisk forståelse på tre forskellige områder og med forskellige typer af teori. Kort fortalt er vores teoretiske omdrejningspunkter

- 1) Det moderne samfund og de generelle tendenser i forhold til det moderne menneskes indretning i det moderne samfund.
- 2) Bevidsthed og handling i hverdagen, hvordan etableres en hverdag, hvordan påvirkes den og hvordan bliver hverdagen rutineret.
- 3) Transport i det moderne samfund, hvilken rolle spiller transporten for det moderne menneske og dermed vores interviewpersoner.

For at undersøge Grøn Boliganvisning har vi først og fremmest interviewet nogle af deltagerne i ordningen. Gennem Albertslund Kommune fik vi sendt et brev ud til samtlige deltagende husstande, og seks familier vendte tilbage om at de var interesserede i at deltage. Vi valgte at tale med alle familierne da antallet var af en passende størrelse i forhold til undersøgelsens ambitioner. De interviewede husstandes sammensætning var nogenlunde repræsentativ i forhold til samtlige husstande i Grøn Boliganvisning.

Vi interviewede otte personer fordelt på seks familier. Af de seks familier var tre af familierne med to forældre og havde mellem et og tre børn. En familie bestod af en forælder med barn og en var enlig. Den sidste familie var et par uden børn. Der var således fire familier med børn og to uden. I forhold til transportmidler viste det sig at tre af børnefamilierne havde bil. En familie uden børn havde bil, mens en familie med barn og en familie uden barn ikke havde bil. Ingen af familierne havde to biler. To af de interviewede havde ikke cykel og kun tre ud af otte brugte deres cykel i hverdagen. I forhold til det offentlige var det ligeledes kun to der benyttede sig af det i hverdagen, mens seks af de otte brugte bilen i hverdagen. Fem ud af otte var i arbejde, mens en studerede¹ og to var ledige.

Som en indledning til interviewene bad vi deltagerne indtegne deres transporthverdag på nogle medbragte kort. Vi bad dem markere transporttid, -afstand og transportmiddel. Korttegningen havde dels som funktion at levere materiale til os om deltagerens hverdag, men det var også en god indledning til de efterfølgende kvalitative interview. Hovedformålet med interviewene var at finde frem til, hvorledes de interviewede deltagere gav udtryk for hvordan det at være med i Grøn Boliganvisning har påvirket deres transportaktiviteter både på et bevidsthedsmæssigt og på et praktisk plan.

Gennem interviewene søgte vi således at belyse tre overordnede spørgsmål, nemlig 1) hvordan ordningen har medført en ændring i deltagerens transportadfærd, 2) om ordningen har skabt en større eller anderledes bevidsthed blandt deltagerne om deres adfærd i forbindelse transport, og slutteligt 3) om deltagelse i projektet har betydet en spredning af diskussionen om transport.

Undersøgelsens resultater

Med denne undersøgelse forsøger vi som sagt at undersøge Grøn Boliganvisning i forhold til deltagerens adfærd og holdninger til transport i hverdagen og desuden at se på Grøn Boliganvisning som en reguleringsmekanisme.

De familier vi interviewede har alle oplevet at hverdagens fysiske rammer er blevet forandret og dermed er flytningen til Albertslund i sig selv et brud med hverdagens tidligere rutiner; tidligere mønstre af handlinger er blevet opbrudt, og nye har skulle opbygges. I forhold til familiernes rutiner omkring transport mellem hverdagens aktiviteter er der sket ændringer i forbindelse med flytningen, således at tid, afstande og i nogle få tilfælde også transportmidler er blevet ændret og det har betydet nye rutiner. Over en relativ kort tidsperiode, er der sket væsentlige forandringer i de interviewedes hverdag – planlagte eller pludselige – der har indflydelse på hverdagen og dermed også deres rutiner i forhold til det at transportere sig mellem hverdagens aktiviteter. Denne udvikling giver et billede af at hverdagen er foranderlig og at det i nogle tilfælde sker uden at de interviewede selv har indflydelse herpå, men under alle omstændigheder medfører det store eller små omstruktureringer af hverdagens rutiner.

Ud fra et øjebliksbillede har det at have deltaget i Grøn Boliganvisning som sagt haft betydning for de faktiske transportafstande mellem hjem og arbejde. Umiddelbart er afstandene blevet reduceret og flytningen har betydet nye transportruter. Desuden har undersøgelsen vist at nogle har ændret transportmiddel i forbindelse med transporten mellem hjem og arbejde, og at bilen ikke er nær så dominerende længere. Ud fra dette statiske billede kan man således konkludere, at

¹ Den studerende er medregnet som arbejdende

ordningen på kort sigt fungerer i henhold til det ene formål med ordningen, der omhandler en reduktion af transport mellem hjem og arbejde. I denne forbindelse er der derfor tilsvarende sket en reduktion i CO₂-udslippet mellem hjem og arbejde.

I forhold til det andet mål med Grøn Boliganvisning, nemlig påvirkning af deltageres adfærd og holdninger, bliver svaret noget mere komplekst. I forhold til andre af hverdagens aktiviteter spiller bilen stadig en vigtig rolle i transportmønstret. Både i forhold til arbejde og hverdagens øvrige aktiviteter, er det indholdet frem for transporten, der er afgørende for de valg, der træffes. I de tilfælde hvor transporten bliver et problem i hverdagen, opstår der en ambivalens mellem aktivitetens indhold og transporttid. Denne ambivalens opstår fordi transport opfattes som noget, der bare skal overkommes, en nødvendighed, for at kunne nå hverdagens forskellige aktiviteter.

Et andet aspekt er de stadige ændringer i hverdagen. Særligt arbejdssituationerne er under stadig forandring og heri spiller transport kun en rolle i forhold til *transporttiden*, der gennemgående fremhæves som en central faktor. Stedet for aktiviteten har kun betydning som den fysiske ramme, da det er indholdet i aktiviteten, der er det primære. Forandringerne i hverdagen kan både være styret af individerne, men kan også afhænge af andre ydre faktorer, som individet ikke har indflydelse på.

Det er under disse forandringer, eller brud, at der åbnes op for muligheden for en revurdering af for eksempel transportvaner. I forbindelse med disse brud, kan der opstå situationer, hvor hidtidige transportrutiner vanskeliggøres eller ikke længere er mulige. Grøn Boliganvisning er netop årsag til sådan et brud, da det indebærer en fysisk flytning. Udgangspunktet for at holdningsbearbejde og derigennem at få ændret nogle vaner, er således til stede. I vores undersøgelse fremgår det, at Grøn Boliganvisning for deltagerne enten var et led i en række af brud eller var bruddet i sig selv, og som nævnt førte bruddet til ændret transportadfærd. Men begrundelserne for den ændrede transportadfærd bliver ikke tilskrevet Grøn Boliganvisning, der udelukkende blev brugt til hurtigt at få en bolig. I stedet bliver ændrede livssituationer og ændret adgang til transportmidler fremhævet som væsentlige årsager til den ændrede adfærd; holdnings- og bevidsthedsmæssigt er der ikke sket ændringer blandt deltagerne. De interviewede har således været bevidste om transportsituationen, da nye rutiner skulle opbygges, men når hverdagen igen er blevet rutineret, bliver transporten igen blot en nødvendighed, som ikke skænkes nogen videre tanke. I bruddet i hverdagen ligger som sagt muligheden for forandring. Mulighederne for forandringer er dog påvirket af forestillinger og vaner om transport i hverdagen og disse kan påvirke valgene, ved at afgrænse de valgmuligheder den enkelte oplever. Med andre ord kan deltageres bevidsthed om deres muligheder for at transportere sig influere på de valg der konkret træffes i forbindelse med transport.

Generelt er der blandt deltagerne en viden om, men ringe opmærksomhed på, at transporten har negative følger for omverdenen, og tendensen er, at miljøet ikke spiller en væsentlig rolle i forhold til transport. De fleste deltagere hørte om ordningen på arbejdspladsen, og ordningen er derfor blevet italesat, men det centrale i diskussionen har ikke været transport og miljø, men derimod muligheden for at få en bolig på en nem og hurtigt måde. Grøn Boliganvisning i sig selv har således, som reguleringsmekanisme i forhold til adfærd, holdninger og bevidsthed, ikke haft den ønskede betydning i forhold til deltagerne, og ordningen har heller ikke umiddelbart fungeret som medvirkende til at transport og miljø er blevet italesat. Som nævnt fremhæver deltagerne ordningen som et alternativ til den almindelige boliganvisning og Grøn Boliganvisning er således en mulighed for at påvirke beboersammensætningen i kommunen. På knap 5 år er der

dog kun blevet anvist 70 husstande, hvilket må siges at være relativt beskedent, og man kan således sætte spørgsmålstegn ved ordningens reelle betydning for beboersammensætningen i hele kommunen. Grøn Boliganvisning kan dog problematiseres i forhold til en mere generel diskussion om retfærdighed i forhold til den kommunale boliganvisning, da der med ordninger af denne slags, sker en klar favorisering og prioritering af udvalgte grupper.

Begrundelsen for valget af Grøn Boliganvisning i Albertslund Kommune hænger tildels sammen med kommunens status som frontløber i forhold til de mange forskellige forsøg på integration af miljø, der foregår i kommunen. Det er også i denne kontekst, at vi ser Grøn Boliganvisnings største berettigelse. De interviewede giver ikke udtryk for, at Grøn Boliganvisning har haft nogen betydning for deres miljøforståelse i forhold til transport. Derimod er det det forhold, at de er flyttet til netop Albertslund Kommune, der har et omdømme som en grøn kommune med et miljøbudskab, der har haft indflydelse på deres bevidsthed og handlinger i forhold til miljø generelt. På flere områder har kommunen gjort en indsats for miljøet, eksempelvis affaldssortering der har båret frugt, også blandt de nytillflyttede. Albertslund Kommune har således i deltagernes bevidsthed en miljøprofil, som smitter af på andre områder, men ikke på transport. Den umiddelbare effekt af Grøn Boliganvisning har derfor ikke nogen nævneværdig betydning for sammenkoblingen af miljø og transport, men derimod kan ordningen ses som endnu et led i kommunens miljødiskurs.

På baggrund af konteksten Grøn Boliganvisning i Albertslund Kommune har vi således påpeget at det kan være vanskeligt at integrere miljøhensyn i forhold til transport i hverdagen. Mange forhold spiller ind og vanskeliggør en planlægning hvor der tages højde herfor og derudover er det nødvendigt at inddrage den samfundsmæssige virkelighed man befinder sig i. Boligsituationen i Københavnsområdet har således været det væsentligste incitament for at benytte ordningen for alle de interviewede. Denne aktuelle situation har haft den betydning at ordningen er blevet brugt som en måde at få en bolig på, mens miljøbudskabet ikke har haft nogen betydning. Havde boligmarkedet været mere fleksibelt, kunne det have betydet at de personer, der søgte Grøn Boliganvisning mere bevidst gik efter ordningen fordi de var interesserede i sammenkoblingen mellem transport og miljøhensyn, og ikke blot brugte ordningen til at få en bolig.

Grøn Boliganvisning er derfor et eksempel på en planlægning, hvor der tages udgangspunkt i en statisk hverdag, hvilket stemmer dårligt overens med det moderne menneskes mere mobile liv og hverdag. På trods af at ordningen ikke har levet op til forventningerne på et holdnings- og bevidsthedsmæssigt niveau, mener vi alligevel, at Grøn Boliganvisning er interessant som et spædt forsøg på at få transport og mobilitet på dagsordenen og måske få det integreret i en mere omfattende miljødiskurs.

Udvalgt litteratur

Albertslund Kommune (1997): *Socialboliganvisning og Miljøprojekt: Grøn Boliganvisning, 1.9.1996 – 31. 8.1997.*

Albertslund Kommune (2000b): *Rapport om Social boliganvisning og miljøprojekt Grøn Boliganvisning, 1.9.1999 – 31.8.2000, og 1.9.2000 – 28.2.2001.* Albertslund Kommune.

Beck, Ulrich (1997): *Risikosamfundet – på vej mod en ny modernitet.* København: Hans Reitzels Forlag.

- Bech-Jørgensen, Birte (1994): *Når hver dag bliver hverdag*. København: Akademisk Forlag.
- Giddens, Anthony (1994): *Modernitetens konsekvenser*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Giddens, Anthony (1991): *Modernitet og selvidentitet*. København: Hans Reitzels Forlag.
- Gudmundsson, Henrik (2000): *Mobilitet og transport i Mobilitet og bæredygtighed – strategier, mål og institutioner i reguleringen af persontransport*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Hjorthol, Randi et. al (2000): *Mobility and Modernity*. NTF Workshop: Driving Forces of Mobility, Stockholm 16-17 November 2000
- Jensen, Mette (1997): *Benzin i blodet – kvalitativ del*. Rapport nr. 191 fra DMU, Miljø- og Energiministeriet.
- Jespersen, Per Homann (2000): *Transport i Dansk Naturpolitik – viden og vurderinger*. Temarapport 1, 2000, Naturrådet.
- Lessøe, Jeppe (1999): *Mobilitetsbehov – Kulturelle læreprocesser og bæredygtighed*. Transportrådet, København.
- Nielsen, Lise Drewes & Knudsen, Lisbeth B. (2000): *Kvindens familie og arbejde i det senmoderne samfund* i Bjerring, Bodil et. al (2000): *Hvor går grænsen?*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Oldrup, Helene Hjorth (2000): *Mod en sociologisk forskning i transportadfærd*. I Dansk Sociologi, nr. 1/11. årgang – april 2000.
- Urry, John (2000): *Sociology beyond societies – mobilities for the twenty-first century*. London: Routledge.