



RESEARCH PAPERS

from the Department of Social Sciences

Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi

Research Paper no. 1/03

Det er de andre, der kører

Beboernes holdninger til trafik og levevilkår i Kgs Enghave

Working Paper

Roskilde University, Denmark

Lars Bohn og John Andersen

Det er de andre, der kører

Beboernes holdninger til trafik og levevilkår i Kgs Enghave

Research Paper no. */03

Working Paper

Roskilde University, Denmark

**Research Papers from the Department of Social Sciences, Roskilde University,
Denmark.**

Working paper series

The Department of Social Sciences is one of the largest at Roskilde University with 43 permanent scientific personnel together with several Ph.Ds, and other teaching staff. Most of the academic personnel have a background in economics, political science or sociology. It is a general goal of our department and the rest of Roskilde University to foster interdisciplinary teaching and research. The later can be seen from the four main research lines of the department, namely:

- Changes in the welfare state in a national and international perspective.
- Public organisation and policy analysis.
- Innovation and technology development with special attention to service firms and information technologies.
- Institutions, actors and institutionalisation.

The Research Papers from the Department of Social Sciences are edited by Associate Professor Susana Borrás.

Please note that:

The papers are on a 'work in progress' form, which means that comments and criticisms in the form of feed-back are welcomed. For this purpose, the address(es) of the author(s) is specified on the title page. Readers must also be aware that the material of the working papers might be printed later in journals or other means of scientific publication in a revised version.

© The author(s)

All rights reserved. No part of this working paper may be reprinted or reproduced or utilised in any form or by any electronic, mechanical, or other means, now known or hereafter invented, including photocopying and recording, or in any information storage or retrieval system, without permission in writing from the author(s).

ISSN *

Forord

Nærværende arbejdsrapport rummer data, analyser og hovedkonklusioner fra den kvantitative del af forskningsprojektet ”Trafik, Levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave”. Projektets samlede målsætning var at analysere og afdække samspillet mellem trafikbelastning og levevilkår i bydelen. Forskningsprojektet bestod af to dele: en kvalitativ del, som omhandlede de trafikpolitiske processer i Kgs. Enghave og en kvantitativ, hvis kerne var en spørgeskemaundersøgelse gennemført i udvalgte dele af Kgs. Enghave. Foruden dette arbejdsrapport har forskningsprojektet udgivet et mindre papir om bydelens bolig- og trafikforhold og sociale profil, en foreløbig rapport om spørgeskemaundersøgelsens resultater og en rapport om forskningsprojektets kvalitative del. (se publikationslisten s. 4)

Spørgeskemaundersøgelsen er blevet til i tæt samarbejde med mange organisationer og enkeltpersoner i Kgs. Enghave. Forskersteamet vil derfor gerne rette en tak til alle de mennesker, der har hjulpet os undervejs.

Tak til Lone Jørgensen og Hans Helgesen, begge AKB afd. bestyrelsesformænd og Jørn Jørgensen, Orla og Birgit Graff, Inge Bruun og Carsten Brundtved fra Agenda 21 gruppen i Kgs. Enghave for assistance i forbindelse med udvikling af spørgeskemaet.

Tak til Henning Hansen fra Casa og Ulf Hjelmar fra Gallup og projektets følgegruppe for gode råd og godt samarbejde. Og tak til Lykke Leonardsen, Henriette Berggren og de mange andre fra kvarterløftet i Kgs. Enghave som har ydet forskellige former for støtte undervejs i processen.

Tak til Bjarne Weesch og Lokalhistorisk arkiv, som venligt stillede sine arkiver til rådighed for forskningsprojektet.

Tak til Pernille Ibsen for teknisk assistance med layout og statistisk databehandling.

Også tak til de mange pilottestere og kvarterløfterne i Kgs. Enghave, der på møder og konferencer gav inspiration til undersøgelsens indhold og til alle de, som har brugt tid på at udfylde det ikke helt lille spørgeskema.

Resume

Spørgeskemaundersøgelsen i forbindelse med projektet ”Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave” viser, at borgerne i Kgs. Enghave synes bydelens største problem er trafik og at der tages for meget hensyn til privatbilisme når der laves byplanlægning i København. Undersøgelsen er lavet af forskere fra Roskilde Universitet i samarbejde med Gallup og betalt af Transportrådet.

Kgs. Enghave er Københavns fattigste bydel målt på indtægt. Både ledigheden og antallet af borgere på overførselsindkomster er højere end i resten af hovedstaden. Ledigheden er højere og flere er på overførselsindkomster end i det øvrige København. Samtidig er bydelen et af de områder i København med færrest bilejere pr. indbyggere og mest gennemkørende trafik.

Borgerne i bydelen har således flere problemer og færre fordele af biltrafikken end gennemsnitsdanskere. Dette er baggrunden for, at en gruppe forskere ved Roskilde Universitet har gennemført en spørgeskemaundersøgelse om trafik og levevilkår blandt 650 beboere i 3 udvalgte områder i bydelen.

Hovedresultaterne hvad angår holdningerne til trafik er følgende:

- Mere end 4 ud af 5 af de adspurgte mener, at **trafikforholdene gør bydelen et dårligere sted at bo**. Trafikken er dermed det flest nævner som noget, der forringer livskvaliteten i bydelen.
- Mere end hver tiende oplyser at de på et eller andet tidspunkt har været **udsat for en trafikulykke** i bydelen. Ca. ¼ af de ulykkesramte oplyser at skaden var alvorlig eller livstruend
- 3 ud af 4 mener, at **trafikken skaber utryghed især for børn**, og at **trafikken hæmmer børns udfoldelsesmuligheder**, at der er væsentlige **støj- og lugtgener** på grund af trafikken i bydelen.
- 3 ud af 4 går ind for **lavere hastigheder** og for at der skal laves bump eller gadeindsnævninger for at få hastigheden ned – også på de store indfaldsveje.
- 3 ud af 4 synes de generelle hastighedsgrænser skal ned til 50km/t på indfaldsvejene og **at lastbiler og anden tung trafik skal ledes udenom bydelen**.
- Halvdelen af de adspurgte mener, at der bør etableres en **rundkørsel** ved P.Knudsensgade og Sjælør Boulevard. Kun ca 10% synes det er en dårlig ide.

Abstract

In October 2001, a survey investigation on traffic and living conditions was made in Kgs. Enghave, a City district close to the center of Copenhagen. The survey was made by a team of researchers from Roskilde University Centre in cooperation with the Gallup-Institute and was funded by "Transportrådet". The survey showed that the citizens of Kgs. Enghave agreed that the biggest problem of their area is traffic overload and that private cars has too high priority when there is made city planning in Copenhagen.

Kgs. Enghave is the poorest area of Copenhagen measured by income. Both unemployment and the number of citizens on welfare is higher than in the rest of the capital. At the same time, the area is one of the areas of Copenhagen with the smallest number of car-owners and the biggest number of cars passing through every day.

The citizens thus have more problems and fewer advantages from motoring than the average Dane. This is the reason why a group of researchers at Roskilde University made a survey on traffic and living conditions amongst 650 residents in 3 chosen areas in the area. 375 questionnaires was returned, which is a response pct. of 59,6%

The main results can be summarised as this:

- More than 4 of 5 thinks that traffic conditions is making the area a worse place to live. Traffic is thus the subject most mentions as something, that diminishes the quality of life in the area.
- 2 of 5 thinks that Kgs. Enghave is a bad area for shopping. Every third is unhappy about the quality of public service for the elderly. Only one out of ten is content.

- 3 of 4 thinks the green areas of Kgs. Enghave are an asset. 4 of 5 thinks public transportation is good.
- More than 1 out of 10 says they have experienced a traffic accident somewhere in the area. Ca 1/4 of these says the injury suffered from the accident was serious or a threat to life, and more than 1 out of 10 of these says they have injury of a permanent character as a result of the accident (1% of all respondents)
- Almost 3/4 thinks traffic creates insecurity, especially for kids, that traffic restricts the freedom of kids, that there is severe noise and smell problems created by traffic and that car traffic has too high priority in Copenhagen.
- Car-owners and non-car-owners agree in most cases. And even though there is fewer amongst the car-owners, that thinks cars has too high priority, a majority of these still agree that the planning for cars has gone too far.
- Almost every 3 of 4 are in favour of lower speed and that there must be made humps or other physical restrictions in order to slow down speed. More than 3 out of 4 is in favour of a 50Km/h speed limit on the big trunk roads.
- More than 3/4 is in favour of a ban on trucks and other heavy traffic in the area. The same number of people thinks there is too little time to cross the roads for pedestrians in light crossings.

Keywords: Traffic, living conditions, quality of life, transport politics, city planning, empowerment, opinion, traffic noise, traffic accidents, participation.

Kontakt til projektet: Trafik og levevilkår i Kgs Enghave.

John Andersen, projektleder: 4674-2831 / 4674-2438 johna@ruc.dk

Lars Bohn: 2016 5558 bohn@ruc.dk

Trine Nordgaard: 4674 2758 trinen@ruc.dk

Se også projektets hjemmeside: www.enghavetrafik.dk.

Andre publikationer:

Lars Bohn og John Andersen: Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave – by, beboere, trafik. Research paper 06/01

John Andersen og Trine Nordgaard: Kampen om rummet - om trafikpolitik og kvarterløft i Kgs. Enghave. Research paper 03/02

Lars Bohn og John Andersen: Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave - resultater af en spørgeskemaundersøgelse. Research paper 04/02

Trine Nordgaard: Rum, magt og mobilitet. Research paper 07/02

Research papers kan rekvireres ved henvendelse til forskerteamet så længe lager haves eller i pdf. format på RUC's hjemmeside for Research papers: <http://www.ssc.ruc.dk/workingpapers/>

Trine Nordgaard: Rum, magt og mobilitet. Speciale i geografi og socialvidenskab, Roskilde Universitetscenter. Kan rekvireres i pdf. format fra forskningsprojektets hjemmeside www.enghavetrafik.dk

Indhold

Forord.....	4
Resume.....	4
Abstract.....	5
Andre publikationer:	6
Indhold.....	7
1. Indledning	9
2. Levevilkår	11
Forskning i byområdets levevilkår og trafikforhold.....	11
3. Spørgeskema- undersøgelsen.....	13
Undersøgelsens temaer	13
Kvaliteten af de producerede data.....	14
Dataindsamling I tre delområder	14
Svarprocent fordelt på køn.....	15
Aldersfordelingen	16
Svar fordelt på indtægt og arbejdsstilling	16
Børnefamilierne	17
Konklusion.....	18
4. Levevilkår i bydelen	19
4.1 Aldersfordeling og familietyper.....	19
4.2 Den socio-økonomiske profil.....	20
Ledigheden er højere i Kgs. Enghave.....	21
Uddannelse og erhverv i Kgs. Enghave.....	22
Beboernes indkomst.....	24
Spørgeskemaets mål for indtægt.....	25
Husstandsindkomsten i Kgs. Enghave.....	26
Udviklingen i den økonomiske situation	27
4.3 Opfattelsen af levevilkårene i bydelen.....	27
Gode parker og busser, dårlige trafikforhold.....	29
Sociale problemer og sammenhold.....	30
Byrummets kvaliteter	31
Bus og tog i Kgs. Enghave.....	32
Ældreforsorg og alder	32
Børnefamilier er mere kritiske	34
Holdninger til daginstitutionerne og skolerne.....	36
Økonomiske ressourcer og holdninger til bydelens kvaliteter.....	37
Stedtilknytning og holdning til bydelens kvaliteter	37
Konklusion.....	39
5. Biltrafik og bilejerskab	40
Antallet af bilejere i Kgs. Enghave og København.....	42
Alder og familier med og uden børn.....	42
Indkomst og bilejerskab.....	43
Erhverv og arbejdsmarkedstilknytning	
Opsamling	44
5.1 Mobilitet og brug af bydelen.....	46
Brug af byens rum.....	48
Forskelle mellem delområderne.....	49
Aldersforskelle i aktivitetsmønstre	49
Børnefamiliernes brug af byrummet.....	50

Stedtilknytning og brugen af byrummet	51
Konklusion	53
6. Holdninger til trafik	54
Undersøgelsens hovedresultater.....	55
Bydelens ”tryghedsgeografi”	56
6.1 Holdningsforskelle.....	60
Forskelle mellem delområderne.....	60
Bilejerskab og trafikpolitiske holdninger.....	63
Familietypens betydning.....	64
Holdninger og alder, køn og økonomisk situation.....	67
Opsamling	67
6.2 Hvordan generer trafikken?	67
Hvem er generede	70
Grunde til at ville flytte eller blive boende i bydelen.....	71
6.3 Trafikulykker	73
Konklusion.....	77
7. Deltagelse.....	79
Deltagelsen i Kgs. Enghave	79
Aktivitet på forskellige områder	80
Deltagelse og aktivitet i delområderne	81
Kønsforskelle i deltagelsen	85
Børnefamiliernes deltagelse.....	88
Stedtilknytning betyder mindre for deltagelsen.....	89
Indkomst og deltagelse	90
Deltagelse og arbejdsmarkedstilknytning	92
Konklusion.....	94
8. Samlet konklusion.....	95
9. Litteratur	97
10. Lister over figurer og tabeller	99
Figurer.....	99
Tabeller	101
11. Index	102

1. Indledning

Kgs. Enghave er blevet en bydel, andre bare kører igennem. Trafikmængden er så massiv, at grænseværdierne for støj og forurening i forhold til boligområder langt fra overholdes. Trafikårener tværs gennem bydelen besværliggør færdslen og kan være en barsk oplevelse, især for svage trafikanter som børn, ældre og handicappede. Desuden skaber trafikårene både markante barrierer mellem de enkelte kvarterer i bydelen, ligesom de indkapsler bydelen i en trafikfælde og spærrer for en sammenhæng med omgivende grønne arealer og havn”.

(Fra ”Kvarterløft i Kgs. Enghave – kvarterplan 1998”, udgivet af Kgs. Enghave Enghave Bydel).

Regeringen har som langsigtede pejlemærker at transportsektoren skal yde sit rimelige bidrag til reduktion af det nationale udslip af drivhusgasser, og at luftforureningen fra trafikken ikke udgør en sundhedsfare for befolkningen. Trafikstøj skal begrænses til et niveau som sikrer, at ingen udsættes for negative sundhedspåvirkninger. Det skal være sikkert og trygt for alle at færdes i trafikken. Transportsystemets negative påvirkning af levesteder for dyr og planter skal begrænses.

(Fra ”Udvikling med omtanke – fælles ansvar”, Regeringen Nyrups strategi for en bæredygtig udvikling, udgivet juni 2001)

Forskningsprojektet Trafikforhold, Levevilkår og Velfærd i Kongens Enghave har som hovedformål at belyse sammenhængen mellem trafik og levevilkår i bydelen, samt at diskutere erfaringerne med borgerinddragelse i forhold til bearbejdning af bydelens trafikale problemer. Bydelen er interessant for en trafik- og levevilkårsundersøgelse, fordi bil-trafikbelastningen, som citatet antyder, er så betydelig at den ikke lever op til den officielle miljømålsætning, samtidig med at bydelens beboere kun i ringe grad selv er bilister. Desuden iværksatte man i 1996 et kvarterløftprojekt i bydelen, hvor borgerinddragelse i forhold til en generel trafiksanerung var et centralt element. Dette betyder, at der er en stor bevidsthed og opmærksomhed omkring trafik og trafikpolitik blandt kvarterets beboere.

Forskningsprojektet består af 2 dele. Første del er en analyse af erfaringerne med borgerinddragelse og belyser hvilken rolle trafikpolitikken spiller i den samlede kvarterløftpolitik. Denne del af projektet er afrapporteret i ”Kampen om Rummet” i RUC's arbejdsrapport-serie (3/02, Andersen; Nordgaard 2002), samt i specialet: Rum, magt og mobilitet - et studie af trafik- og bypolitiske forandringsprocesser i Kgs. Enghave (Nordgaard 2002), som kan hentes fra projektets hjemmeside www.enghavetrafik.dk.

Projektets anden del er en analyse af sammenhængen mellem trafikbelastning og velfærd/levevilkår i den københavnske bydel Kongens Enghave samt et udkast til udvikling af levevilkårsindikatorer til empirisk belysning og måling af trafikbelastning. Kernen i denne anden del er en omfattende surveyundersøgelse gennemført i kvarteret i efteråret 2001. Nærværende arbejdsrapport er en afrapportering af de centrale resultater af denne survey. Herudover henvises til ”Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave” og ”Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave – by, beboere og trafik”, begge RUC's arbejdsrapport-serie (6/01 og 4/02). Arbejdsrapporterne kan rekvireres fra forskningsgruppen så længe lager haves, eller downloades i pdf. format fra <http://www.ssc.ruc.dk/workingpapers/>. Data fra survey'en kan rekvireres fra Dansk Data Arkiv i Odense.

Indledningsvis diskuteres begrebet "levvilkår" og tekniske forhold omkring spørgeskemaundersøgelsen og dens gennemførelse. Kapitel 2 gennemgår levvilkårene blandt beboerne i Kgs. Enghave, bydelen hvor undersøgelsen blev gennemført. Kapitel 3 gør rede for trafikforholdenes objektive karakter, dvs. det beskrives hvor meget trafik der er i bydelen og i hvilken grad er beboerne selv bilister. Kapitel 4 gør rede for beboernes transportadfærd og for hvordan beboerne bruger hhv. Kgs. Enghave og København. I kapitel 5 afrapporteres de centrale resultater af spørgeskemaundersøgelsen: hvordan opleves trafikbelastningen af beboerne og hvilken betydning har det for dagligdagen i kvarteret. Kapitel 6 omhandler trafikulykker i bydelen. I kapitel 7 analyseres det afslutningsvis hvad undersøgelsen viser om beboernes politiske aktivitet, både i forhold til trafikpolitik og mere generelt.

Data fra undersøgelsen præsenteres løbende i figurer og skemaer. Enkelte steder inddrages også data fra andre kilder. I de tilfælde anføres kilden i figuren eller skemaet. Når der intet står, stammer data fra forskningsprojektets spørgeskemaundersøgelse.

2. Levevilkår

Kendetegnende for levevilkårsundersøgelser i Norden er, at man måler objektive ressourceindikatorer. Indikatorerne er uafhængig af individets egen oplevelse af sin livssituation. De handler primært om forhold, som kan ses som en forudsætning for det gode liv og som er defineret ud fra kriterier om ikke efterstræbelsesværdige situationer (dårligt helbred, arbejdsløshed o.l.) (Fritzell, Lundberg 2000). Baggrunden herfor er, at en positiv definition af levevilkårsindikatorer i langt højere grad ville fordre et politisk valg end en negativ. Det er ikke svært at blive enige om, at for eksempel gift eller dårlig ryg forringer livskvaliteten, mens det kan diskuteres om for eksempel et job med meget ansvar er bedre end meget fritid.

Siden firserne har de nordiske lande koordineret levevilkårsundersøgelserne gennem NUUL (Nordiska Utskottet för Undersökningar om Levevillkår) (Vogel 1991). De komponenter, der indgår i undersøgelserne er almindeligvis i områderne uddannelse, beskæftigelse, arbejdsmiljø, økonomi, boligstandard, transport og kommunikation, fritid, sociale kontakter, politiske ressourcer, helbred og social mobilitet (Vogel 1991). Den seneste danske levevilkårsopgørelse dækker de fleste af ovennævnte områder. Transport er således medtaget, men behandles almindeligvis i termer af forbrug af transportmidler og transportydelser (se Vogel 1991:91ff). Transport dukker dog op andre steder i form af eksternaliteter som trafikstøj og trafikulykker (Bonke 1997:366ff; Vogel 1991:131f).

En central komponent i levevilkårsundersøgelserne er at man ønsker at skelne mellem forskellige befolkningsgrupper. I svensk velfærdsforskning er der tradition for, at man skeler til de skillelinier som også går igen i de fordelingspolitiske konflikter i samfundet (Fritzell, Lundberg 2000). Disse er foruden køn, familietype, livscyklus-placering, oprindelsesland og social klasse. Familietype kriteriet relaterer til status som enlig, eneforsøger, par uden børn eller kernefamilie. Livscyklus referer både til ren alder, og status som arbejdsaktiv, uddannelsessøgende eller pensionist, men er også forbundet med familiekriteriet i forhold til om der er stiftet familie og om der er hjemmeboende børn. Klassebegrebet er primært knyttet til arten af tilknytning til arbejdsmarkedet, dvs. om man er ansat som almindelig lønmodtager eller tjenestemand, eller er selvstændig.

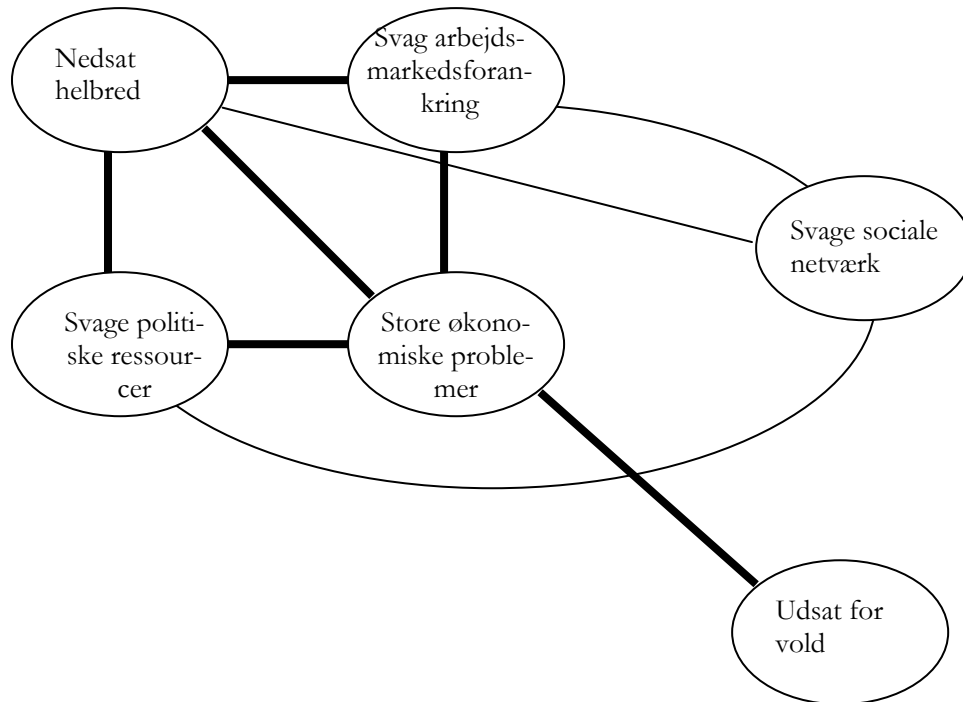
Forskning i byområders levevilkår og trafikforhold

Levevilkår har ikke tidligere haft en central placering i trafikforskningen i Norden. Der er især i Norge og Sverige, men også i Danmark blevet gennemført en hel del forskning omkring transport og mobilitet, men selv om en del af denne forskning har beskæftiget sig med velfærdsvirkninger af trafikken (især støjgener) er der hidtil ikke foretaget nogen samlet undersøgelse af sammenhængen mellem trafikgener og velfærd (Bohn; Andersen 2001).

Det samme gør sig gældende indenfor levevilkårsforskningen. Transport er med i den seneste danske levevilkårsundersøgelse, men fokus er på adgang til forskellige transportydelser, ikke på trafikgener (ibid). De negative virkninger af transport dukker dog op i nogle få andre sammenhænge for eksempel i form af trafikstøj og trafikulykker.

Anden forskning peger imidlertid på, at trafikgener kan have en central betydning for livskvaliteten i byområder og dermed for social segregation og nedslidning af udsatte bydele. Undersøgelser har vist, at trafikgener rangerer ganske højt på de ting, befolkningen i Danmark lægger vægt på, når der skal vælges bolig. Således nævner over 60% af de adspurgte i en undersøgelse fra 2001 fravær af trafikstøj som et vigtigt parameter (Skifter Andersen 2001). I et notat om emnet konkluderer Hans Skifter Andersen, at trafik og støjbelastning sammen med bl.a. dårlig boligstandard, få grønne områder og manglende fællesfaciliteter er nogle af de centrale faktorer, som øger risikoen for at et boligområde kommer ind i en negativ selvforstærkende udviklingspiral.

Skandinavisk velfærdsforskning har tillige vist, at der i de fleste tilfælde findes positiv korrelation imellem de forskellige velfærdsindikatorer, dvs. de som har problemer på et område har det som oftest også på andre¹. I Sverige har man konstateret, at der især mellem økonomiske problemer og andre velfærdsproblemer er en stærk sammenhæng. Men også svag arbejdsmarkedsforankring og få politiske ressourcer er forbundet med problemer på andre områder (Fritzell; Lundberg 2000:142). De svenske fund er fremstillet i nedenstående figur. Fed streg illustrerer en stærk korrelation, tynd linie at der er en mere moderat korrelation.



Figur 2.1: Sammenhæng mellem forskellige levevilkår

Fritzell, Lundberg 2000:142

Skifter Andersens konklusion peger i samme retning i forhold til trafikgener. De boligsociale segregeringsprocesser øger sandsynligheden for, at de som har problemer på andre områder også bor i et trafikbelastet område.

Nærværende rapport beskriver trafikforholdenes betydning for de fysisk-rumlige omgivelser set som en velfærdsindikator. Relateret til ovenstående model kan man sige, rapporten giver et bidrag til at beskrive trafik som levevilkår og dermed til at få trafikens betydning for byrummet indplaceret som en selvstændig boble i ovenstående figur.

¹ Man bør her bemærke, at identifikation af samvarians ikke er det samme som identifikation af en årsags-sammenhæng.

3. Spørgeskema- undersøgelsen

Spørgeskemaundersøgelsen var tænkt som et bidrag til belysning af trafik som et levevilkår. Formål blev derfor primært at afdække udbredelse og sammenhæng mellem beboernes oplevelse af trafikken i Kgs. Enghave. Det afgørende var ikke at vise den gennemsnitlige holdning i Kgs. Enghave så meget som at undersøge hvordan forskellige grader af trafikbelastning opleves af forskellige mennesker. Da især den meget voldsomme trafikbelastning er begrænset til enkelte områder ville en bred stikprøvebaseret spørgeskemaundersøgelse kun i ringe grad give mulighed for at sammenligne oplevelsen af trafikproblemerne hos mennesker udsat for voldsom trafikbelastning men med forskellige livsvilkår i øvrigt. Derfor valgte vi i stedet at slå ned på tre specifikke lokaliteter som hver for sig tegner bydelens forskellige trafikmæssige vilkår. Områderne var Haveforeningen Frederikshøj, Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade 2 - 56 og 1 - 47.

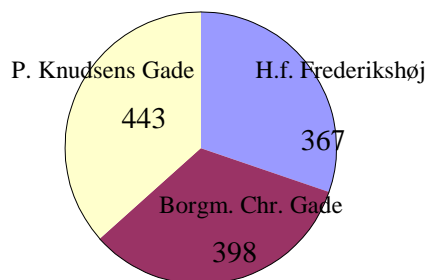
Hf. Frederikshøj er et haveforeningsområde med helårsbeboelse, hvor der pt. (2003) forhandles om fuld lovliggørelse. Det er trafikalt set et meget fredeligt område. I store dele af haveforeningen kan der ikke komme biler. Der er tale om enfamiliehuse, og de fleste huse ligger ud til smalle stier, hvor der ikke er plads til biltrafik. Beboerne her mærker derfor hovedsageligt biltrafikken når de færdes udenfor lokalområdet og i form af de begrænsninger på deres børns bevægelsesfrihed i resten af Kgs. Enghave.

I modsætning hertil er P. Knudsens Gade voldsomt trafikplaget. Der er tale om traditionel karrébebyggelse med facade ud mod en af Københavns mest trafikerede gader Lige udenfor beboernes vinduer kører hver dag mere end 30.000 biler forbi.

Støjgenerne er betydelige. Ifølge København Kommunes beregninger er niveauet 73,3dB. Det er over grænseværdien for udendørs trafikstøj i nyetablerede industriområder (Københavns Kommune 1997).

Det tredje område, Borgmester Christiansens Gade, er trafikmæssigt en mellemting. Indtil åbningen af motorvejen over Amager kørte her dagligt omkring 30.000 biler, men den nye motorvej gjorde det muligt at lave en bussluse i gaden. Det har betydet at trafikken i dag er reduceret til ca. 1/10 af det gamle niveau. Beboersammensætningen er præget af ældrebebyggelsen Engholm Nord; mere end en tredjedel af beboerne i gaden er derfor pensionister.

**Figur 3.1: Antal beboere i delområderne.
Kilde: Danmarks Statistik 2001.**



Undersøgelsens temaer

Spørgeskemaundersøgelsens centrale kerne var levevilkårene i bydelen. Her var både en række generelle spørgsmål om levevilkår og mere specifikke omkring trafik som levevilkår. Denne konstruktion gjorde det muligt at perspektivere trafik som levevilkårskomponent i forhold til øvrige levevilkårsindikatorer. De generelle levevilkårsmål er sammenlignelige med tilsvarende undersøgelser gennemført af Socialforskningsinstituttet i Danmark. Men da der ikke tidligere er lavet tilsvarende undersøgelser er de fleste trafikrelaterede spørgsmål alene udviklet på baggrund af omfattende forundersøgelser i bydelen. Hvor det har været muligt, har vi dog støttet os til en tidligere gennemført telefonundersøgelse i Kgs. Enghave om bydelens

kvaliteter. En del specifikke spørgsmål især om støjgener i forbindelse med trafik kan dog sammenlignes med en støjundersøgelse, gennemført i Århus (Andersen; Bendtsen; Nielsen 1999).

Spørgeskemaet omhandlede også en række andre temaer. Der blev spurgt til borgernes transportadfærd og til hvordan man brugte både Kgs. Enghave og København. Her var den centrale en undersøgelse af forskellige sider af livet i Sønderborg, gennemført af Forskningscenteret for Skov og Landskab (Hvidtfeldt 1999).

Vi søgte også at afdække i hvilket omfang beboerne i bydelen har været udsat for trafikulykker, når de har færdes i bydelen. Spørgsmålene her er udformet under hensyntagen til politiets ulykkeskategorier således at de er sammenlignelige med officiel ulykkesstatistik.

Endelig var et centralt tema for forskningsprojektet at undersøge hvilke forandringsressourcer der er til stede i kvarteret. Vi havde derfor to spørgsmål om politisk aktivitet og deltagelse, inspireret af et projekt om magt og lokal deltagelse (Goul Andersen; Torpe; Andersen 2000). Disse spørgsmål har det dog været nødvendigt at tillempe problematikken i Kgs. Enghave, så de er ikke direkte sammenlignelige.

Kvaliteten af de producerede data

Selve spørgeskemaet blev udarbejdet på baggrund af en række interview med beboere i bydelen. Interviewpersonerne var primært mennesker, som selv havde været engagerede i trafikspørgsmål, men der var også enkelte, som ikke var engagerede i trafik. Disse interview tilvejebragte et forhåndskendskab til de temaer og problematikker, som blev opfattet som centrale af bydelens mere aktive beboere. Inden udarbejdelse af den endelige version, blev skemaet testet af et panel af udvalgte pilottestere for at sikre, at spørgsmålene var umiddelbart forståelige af bydelens beboere.

Inden spørgeskemaet blev sendt ud, havde vi en helsidesartikel i bydelens lokalavis, Sydvest Folkeblad, hvor undersøgelsens temaer neutralt blev præsenterede. Dette tjente to formål. Dels ønskede vi at skabe opmærksomhed om undersøgelsen og dens betydning for bydelen som et fremtidigt arbejdsredskab i forhold til trafikplanlægning. På den måde håbede vi at skabe en positiv interesse for undersøgelsen og dermed en høj svarprocent. Med samme formål blev selve spørgeskemaet udsendt sammen med en skriftlig anbefaling fra bydelsrådet og fra bestyrelsesformændene for andelsboligforeningen AKB og Hf. Frederikshøj.

Derudover ønskede vi at gøre undersøgelsens temaer kendt. Når man laver en spørgeskemaundersøgelse er det vigtigt, at man ikke spørger om noget, respondenterne ikke ved noget om eller har en holdning til. Ofte vil sådanne spørgsmål blot producere tilfældige og derfor værdiløse svar (Olsen 1995; Bourdieu 1997). Artiklen skulle tjene til at skærpe de ikke-trafikpolitiske aktive borgeres fokus på trafikforholdene i bydelen uden at påvirke opfattelsen af de enkelte temaer.

Dataindsamling i tre delområder

Spørgeskemaet blev udsendt til en tilfældigt udvalgt person i samtlige husstande med mere end en beboer i de tre delområder og til 2/3 af de husstande der kun havde en beboer (også efter tilfældigt udvalg). Når der ikke blev sendt til samtlige husstande uanset antal beboere var det fordi den fremgangsmåde ville have betydet en overrepræsentation af enlige.

Ved dataindsamlingsperiodens afslutning d. 2 november havde Gallup modtaget 363 besvarede spørgeskemaer, svarende til at 56,5% af de udsendte skemaer. 35 skemaer er kommet retur fordi adressaten er fraflyttet adressen eller er død i perioden mellem cpr-kontorets datakørsel og spørgeskemaets udsendelse d. 25/9. Når

disse fraregnes antallet af udsendte spørgeskemaer bliver *svarprocenten 59,6%*. Svarerprocenten er ganske pæn for denne type undersøgelser, særligt når man tænker på, at spørgeskemaet var ganske omfattende.

Fremgangsmåden gør, at undersøgelsen får en lidt anden karakter end normale stikprøveundersøgelser. Der er her ikke udsendt til et forholdsvis begrænset, repræsentativt udsnit, men til næsten alle beboere i undersøgelsesområdet. På sin vis kan man derfor betragte svarpopulationen som et udsnit på ca. 50% af samtlige beboere. Dog må man være opmærksom på, at ikke alle grupper i undersøgelsesområdet har været lige flittige til at svare.

Svarprocenten er således ikke ligeligt fordelt mellem de forskellige delområder. Flest har besvaret spørgeskemaet i Hf. Frederikshøj, færrest i de to andre områder. Dette udfald var forventeligt, da uddannelsesniveaue gennemsnitligt er højere i haveforeningen.

	Besvarede	Udsendte	Pct.
Hf. Frederikshøj	124	188	66,0
Borgmester Christiansens Gade	118	224	52,7
P. Knudsens Gade	131	252	52,0
Ukendt delområde	2		
I alt	375	664	56,5
I alt fraregnet ubekendt efter adressen	375	629	59,6

Inden spørgeskemaundersøgelsen blev gennemført rekvirerede vi et sæt statistiske baggrundsdata fra Danmarks Statistik, de såkaldte "Nøgletal for boligområder", for vores tre delområder. Dette sætter os i stand til på en række områder at vurdere i hvor høj grad vores statistiske materiale er repræsentativt for befolkningen i de tre områder.

Her skal man dog være opmærksom på, at denne spørgeskemaundersøgelse adskiller sig fra de fleste ved, at vi ikke alene har udspurgt et repræsentativt udsnit af befolkningen. Skemaet blev sendt til samtlige husstande i hvert delområde. På sin vis kan man betragte de indsamlede data som en stikprøve på 59,6%.

Svarprocent fordelt på køn

Der bor nogenlunde lige mange mænd og kvinder i undersøgelsesområdet. Af de 664 udsendte spørgeskemaer blev 345 sendt til kvinder og 319 til mænd. Det svarer til 52% kvinder og 48% mænd; altså en ret ubetydelig forskel. Og en forskel som afspejler den lille forskel der reelt er i områderne.

	Kvinder i alt	Kvinder besvaret	Mænd i alt	Mænd besvaret
P. Knudsens Gade	52,4	57,4	47,6	42,6
Borgmester Christiansens Gade	52,1	55,1	47,9	44,9
Hf. Frederikshøj	47,2	62,8	52,8	37,2
Total	50,7	58,5	49,2	41,5

Det ideelle havde altså været, hvis der var en anelse flere skemaer fra kvinder end fra mænd blandt de besvarede spørgeskemaer. Der er også flere kvinder som har svaret, men det er lidt mere end en anelse. Nemlig 58,5% kvinder mod 41,5% mænd.

Denne fordeling er ikke usædvanlig. Almindeligvis er kvinder mere villige til at deltage i spørgeskemaundersøgelser (Tobiasen 1999). Som det vil fremgå af de følgende

kapitler er det ikke et stort problem for i vores tilfælde, da køn kun sjældent hænger sammen med holdninger til trafik.

Aldersfordelingen

Heller ikke aldersfordelingen giver anledning til problemer. Det generelle billede er, at svarprocenterne blandt de yngre er lavest og at den er højest blandt de midaldrende og ældre. Denne aldersfordeling afviger en lille smule fra det normale mønster for denne type undersøgelser. Det er almindeligt at de yngre og ældre svarer mindst og de midaldrende er de mest flittige besvare. Ved en spørgeskemaundersøgelse om folketingsvalget i 1997 var det gruppen fra 50 - 70, som var overrepræsenteret, og i højere grad jo nærmere de 70 (Tobiasen 1999:292). Men der forekommer også afvi-

Tabel 3.3: Befolkning og svar fordelt på alder i pct.

	Spsk. Pct.	DS data pct.
18-24 år	5,7	13,3
25-34 år	15,1	19,8
35-49 år	29,6	30,2
50-66 år	23,4	18,4
67 år og ældre	26,2	18,2
I alt	100,0	100,0

Kilde: Danmarks Statistik (DS) og spørgeskemaundersøgelsen.

gelser. I en undersøgelse om bymiljøet, gennemført i Sønderborg 1996 var svarfordelingen nogenlunde jævn for alle undtagen gruppen over 67, som havde en lidt lavere svarprocent (Hvidtfeldt 1999:35). I nærværende undersøgelse følger svarprocenten således det normale mønster indtil omk. pensionsalderen. Men svarprocenten blandt pensionister må siges at være relativt bedre end i andre undersøgelser.

Svar fordelt på indtægt og arbejdsstilling

Fordelingen af svar på indkomst følger også et velkendt mønster. De velhavende er stærkt overrepræsenterede. Det er især gruppen som har opgivet en årsindtægt mellem 50.000 og 99.000, der er underrepræsenteret.

Tabel 3.4: Svar fordelt på personlig indtægt

	H.f. Frederikshøj		Borgm. Chr. Gade		P. Knudsens Gade		Alle tre områder samlet	
	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. svarpct.	DS data svarpct.
- 49.999 kr	7,7	10,7	4,5	5,6	9,2	11,7	7,2	7,4
50.000- 99.999 kr	9,6	16,1	15,9	35,7	20,4	28,0	15,1	27,3
100.000-149.999 kr	14,4	16,4	23,9	24,4	22,4	23,7	19,9	23,8
150.000-199.999 kr	13,5	13,2	9,1	13,2	11,2	12,0	11,3	14,1
200.000 kr og mere	54,8	43,6	46,6	21,1	36,7	24,6	46,4	27,4
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Danmarks Statistik (DS), nøgletal for boligområder² samt spørgeskemaundersøgelsen

Mange har muligvis opfattet spørgsmålet som kontroversielt. I al fald har ca. 1/3 ikke besvaret dette spørgsmål. Det er derfor ikke muligt med sikkerhed at afgøre om tallene giver en god beskrivelse af det samlede svarmateriale. Denne usikkerhed er imidlertid af mindre betydning for den levevilkårsrelaterede del af spørgsmålene, da der kun i ganske få tilfælde er sammenhæng mellem indtægt og hvordan spørgsmålene besvares. Det er imidlertid ikke tilfældet hvad angår undersøgelsen af deltagelse i Kgs. Enghave. Her er der *sammenhang mellem deltagelse og god indtægt*. Det

² Antal skattepligtige personer pr. 1/1/2000 på 15 år og derover fordelt på bruttoindkomst i 1999.

må derfor antages at undersøgelsen viser en højere deltagelsesprocent end der faktisk er til stede i bydelen.

Fordelingen på erhvervs-kategorier peger på en pæn overensstemmelse mellem respondenterne og befolkningen. For de tre delområder under et er forskellene små. Pensionisterne og de selvstændige er underrepræsenterede, lønmodtagere overrepræsenterede. Da tallene fra opgørelsen over svar fordelt på alder viser en overrepræsentation af svar fra borgere i pensionsalderen, kan man slutte, at underrepræsentationen blandt pensionister skyldes at meget få fortids-, invalide og andre ikke-alderspensionister har besvaret spørgeskemaet.

Tilsvarende skal man være opmærksom på, at kategorien ”lønmodtagere” er ganske bred. Heri er både faglærte og ufaglærte og andre lønmodtagere med både korte og lange uddannelser. Indenfor disse kategorier kan der således godt være forskelle.

Tabel 3.5: Svarpersoner og indbyggere fordelt efter arbejdsstilling i pct.

	Alle tre områder samlet		Hf. Frederiks-høj		Borgm. Chr. G.		P. Knud. Gade	
	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. Pct.	DS data pct.	Spsk. Pct.	DS data pct.
Selvstændige	3,8	2,1	6,8	2,5	1,9	2	2,5	2,3
Lønmodtagere	54,3	49,5	66,1	62,4	43,4	33,1	52,1	49,1
Arbejdsløse	5,5	5,2	3,4	4,7	3,8	4,8	9,1	7,4
Pensionister	22,8	27,7	11	15,8	40,6	48,6	19	21,7
Øvrige udenfor erhverv	13,6	15,6	12,7	14,7	10,4	11,5	17,4	19,4
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Danmarks Statistik, nøgletal for boligområder³ og spørgeskemaundersøgelsen

Børnefamilierne

Det parameter som har vist sig at have den største sammenhæng med hvordan spørgsmålene er blevet besvaret er, om der bor børn i den husstand respondenterne kommer fra. Derfor er det selvfølgelig af stor betydning for undersøgelsens resultater om svarpersonerne er repræsentative i forhold til familietyper.

I vores referencemateriale, ”Nøgletal for boligområder” fra Danmarks Statistik (DS) opererer man med fem kategorier: enlige og par uden børn, enlige og par med børn, og øvrige husstande. De fire første rummer naturligvis ingen problemer. Kategorien ”øvrige familietyper” er imidlertid problematisk i denne sammenhæng, da den både omfatter familier med og uden børn. En familie med børn over 18 år vil således henregnes under ”øvrige husstande”, fordi der i husstanden i alt er 3 voksne. Det vil enhver anden type bofællesskab med mere end to personer også, hvad enten der er børn eller ej. Det er således ikke muligt at sige hvor mange af husstandene i denne kategori, som udgøres af børnefamilier og hvor mange som blot er bofællesskaber af den ene eller anden art.

Man kan dog opnå et tilnærmet billede, hvis man alene interesserer sig for de husstande, hvor man med sikkerhed kan sige om der bor børn eller ikke, altså de fire førstnævnte kategorier ovenfor. I tabel 3.6 nedenfor er disse familietyper trukket ud.

³ Antal personer pr.1/1/2000 fordelt efter arbejdsstilling

Tabel 3.6: Svarprocenter fordelt på husstandstyper	Kgs. Enghave		Hf. Frederikshøj		Borgm. Chr. Gade		P. Knudsens Gade	
	Spsk. Pct	DS data pct.	Spsk. Pct	DS data pct.	Spsk. Pct	DS data pct.	Spsk. Pct	DS data pct.
Børnefamilier	26,3	19,5	43,0	34,0	15,2	8,7	20,2	20,8
Ikke-børnefamilier	73,7	80,5	57,0	66,0	84,8	91,3	79,8	79,2
I alt	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Kilde: Danmarks statistik, nøgletal for boligområder⁴ og spørgeskemaundersøgelsen

I alle tre tilfælde ses en tendens til at børnefamilier er moderat overrepræsenterede i spørgeskemaundersøgelsen. Lige godt $\frac{1}{4}$, 26,3% af spørgeskemaets besvarelser kommer fra husstande med 1 eller to voksne og børn, imod den ca. 1/5 af bydelens husstande, der tilhører samme kategori (helt nøjagtigt 19,5%).

Trods den mindre præcision i denne opgørelse kan det fastslås, at der ikke er tale om graverende skævheder. Børnefamilierne udgør samtidig så lille en del af den samlede population at de holdningsforskelle der er imellem de to familietyper ikke vil have den store betydning for det samlede billede.

Konklusion

Som i de fleste andre undersøgelser af denne type er svarfordelingen ikke jævnt fordelt i forhold til forskellige sociale og demografiske kategorier. Med få variationer er tendensen også sædvanlig. De højeste svarprocenter findes blandt midaldrende kvinder med længere uddannelse og god indtægt, de laveste blandt de helt unge og de der har kortest uddannelse og færrest penge – hvilket selvfølgelig ofte også hænger sammen. Da sammenhængen mellem holdninger til spørgeskemaets temaer og respondentens tilhørsforhold til disse kategorier i de fleste tilfælde ikke er stærk er problemet i forhold til undersøgelsens overordnede resultat heller ikke stort.

En undtagelse herfor er politisk deltagelse. Her gør det en forskel for deltagelse om indtægt og uddannelse er høj. Samtidig er det højst tænkeligt, der er en sammenhæng mellem politisk deltagelse og besvarelse af spørgeskema om et emne som trafik og trafikpolitik. Man må altså regne med at undersøgelsesresultatet viser en lidt højere deltagelse end den faktiske.

⁴ Beregnet ud fra antal børn pr. 1/1/2001 fordelt efter antal forsørgere

4. Levevilkår i bydelen

4.1 Aldersfordeling og familietyper

Kgs. Enghave har i mange år været *et boligområde med en markant højere andel ældre* end det øvrige København. Men i disse år oplever bydelen et generationsskifte. Andelen af ældre falder og andelen af studerende og børnefamilier stiger. Samtidig er underrepræsentationen af aldersgruppen fra 20 til 24 år vendt til en overrepræsentation, og antallet af småbørn samt unge i alderen 16 til 19 år steget til kun lidt under bygennemsnittet (Københavns kommunes statistiske kontor 1991, 1996, 1999).

Tabel 4.1 Befolkningen pr. 1/1 2001 fordelt på aldersgrupper. Kilde: DS, nøgletal for boligområder

	P. Knudsens Gade	Borgm. Christiansens Gade	H.f. Frederikshøj	Kgs. Enghave.	Kommunen
0- 6 år	8,4	5,0	6,5	7,8	8,2
7-17 år	10,8	4,0	16,1	5,9	7,8
18-24 år	15,1	11,6	5,7	14,4	11,7
25-34 år	22,1	18,3	7,6	23,6	26,1
35-49 år	21,7	16,8	38,1	18,3	19,5
50-66 år	13,3	11,6	21,8	14,9	14,8
67 år og ældre	8,6	32,7	4,1	15,1	11,9
Hele befolkningen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Antal	443	398	367	15 686	499 148

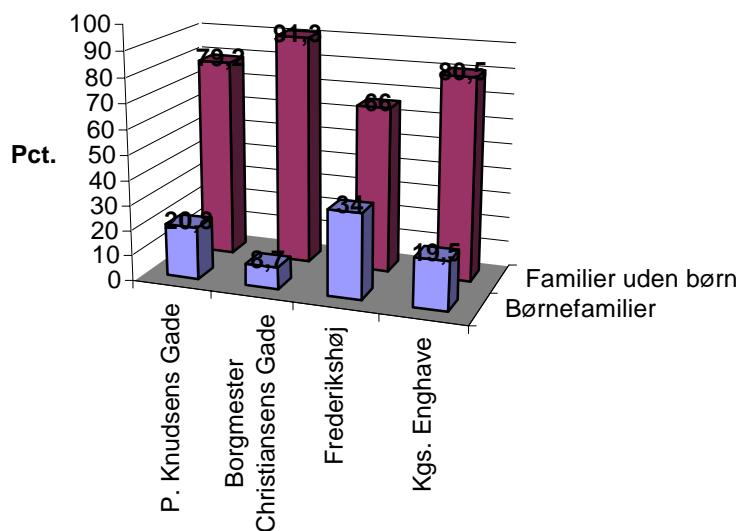
Af tabel 4.1 fremgår det, at der er store forskelle mellem undersøgelsens tre delområder. *Især Borgmester Christiansens Gade er præget af mange ældre.* Her ligger ældrebebyggelsen ”Engholm”. Alle andre grupper end pensionisterne er derfor underrepræsenterede i forhold til bydelens gennemsnit.

P. Knudsens Gade er det område der ligner Kgs. Enghaves gennemsnit mest. Her er lidt flere i aldersgruppen fra 18 – 24 år og lidt færre mellem 25 – 34år, men ellers er afvigelserne fra bydelens gennemsnit ubetydelige.

Frederikshøj er det mest udprægede ”familiekvarter ” blandt de tre delområder. Især gruppen fra 35 – 66 år er her større end i de to andre bydele, men her er også mange børn i alderen 7 – 17. dog er her lidt færre helt små børn end i bydelen som gennemsnit.

Figur 4.1: Familietyper i Kgs. Enghave

Kilde: Danmarks Statistik, nøgletal for boligområder. Husstande fordelt på husstandstyper 1/1 2001



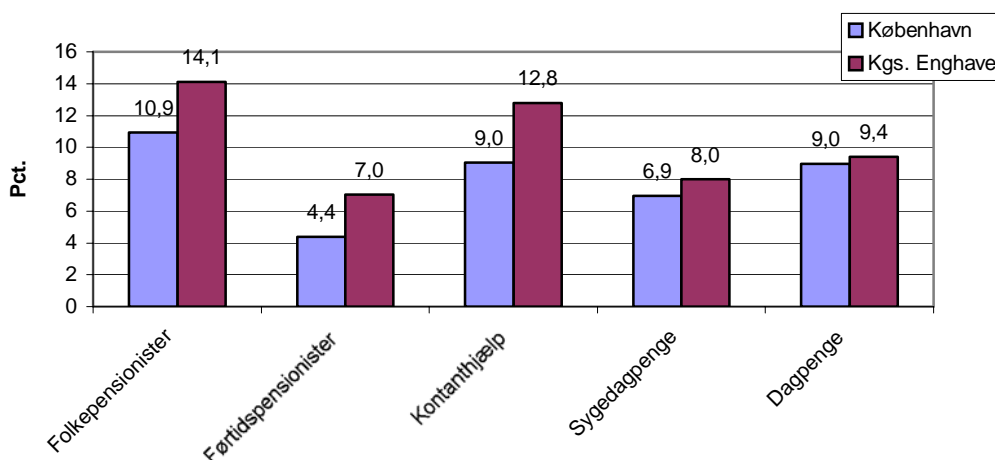
Forskellene afspejler sig også i fordelingen af børnefamilier i undersøgelsens forskellige delområder. Der er flest børnefamilier i Frederikshøj og færrest i Borgmester Christiansens Gade og igen er P. Knudsens Gade det af områderne, som er tættest på gennemsnittet i Kgs. Enghave.

4.2 Den socio-økonomiske profil

Kgs. Enghave har en større andel folke- og førtidspensionister end det øvrige København. Den 31 december 2001 var forskellen på antallet af folkepensionister 3,2 procentpoint (se figur 4.2). I Kgs. Enghave er knap hver 7 borger eller 14,1% pensionister, imod hovedstadens 10,9% eller lidt mere end hver 10. For førtidspensionister var samme tal 7,0% i Kgs. Enghave og 4,4% i hovedstaden som helhed, hvilket giver en forskel på 2,6 procentpoint. Der er også flere på sygedagpenge i Kgs. Enghave, men her er forskellen lille, 1,1 procentpoint.

**Figur 4.2: Overførselsindkomster i Kgs. Enghave og København
pr. 31/12 2001**

Kilde: Københavns Kommunes statistiske kontor 2001 og 2002



Ledigheden er højere i Kgs. Enghave

Beskæftigelsen i hovedstaden er bedret i årene fra 1993 til 2000. Imidlertid har beboerne i Kgs. Enghave tilsyneladende fået mindre glæde af den generelt bedre beskæftigelsessituation end de øvrige københavnere. Selv om ledigheden også i Kgs. Enghave er faldet, er der i 1998 næsten 1/3 flere ledige end i hele København mod "blot" ca. 1/6 i 1993 - altså en fordobling af den relative forskel. Udviklingen er fortsat ad samme spor frem til år 2000. Ledigheden falder både i København og Kgs. Enghave, men mens der for Københavns vedkommende er tale om en halvering falder ledigheden i Kgs. Enghave kun med ca. 1/3.

Af tallene i figur 4.2 ovenfor fremgår det yderligere, at der er flere ledige i Kgs. Enghave der har en svagere tilknytning til arbejdsmarkedet end i resten af hovedstaden. Forskellen på antallet af dagpengemodtagere i København og Kgs. Enghave er ubetydelig, kun 04 procentpoint. Der er altså nogenlunde lige mange ledige på dagpenge i Kgs. Enghave som i hovedstaden som sådan. Men hvor 9% af den samlede hovedstads indbyggere er henvist til at klare sig for kontanthjælp er det samme tal i Kgs. Enghave 12,8%.

Tabel 4.2: Befolkningen 18-66 år efter Arbejdsmarkedstilknytning 1/1 1993, 1998 og 2000

	1/1 1993		1/1 1998		1/1 2000	
	Kgs. Enghave.	København	Kgs. Enghave	København	Kgs. Enghave	København
I arbejdsstyrken	68,3	74,7	68,7	74,0	69,2	74,2
<i>Heraf: Beskæftigede</i>	55,7	63,8	59,3	67,4	62,8	70,8
<i>Arbejds-sløse</i>	12,7	10,8	9,4	6,6	6,4	3,4
Uden for arbejdsstyrken	31,7	25,3	31,3	26,0	31,3	25,8
I alt	100	100	100	100	100	100

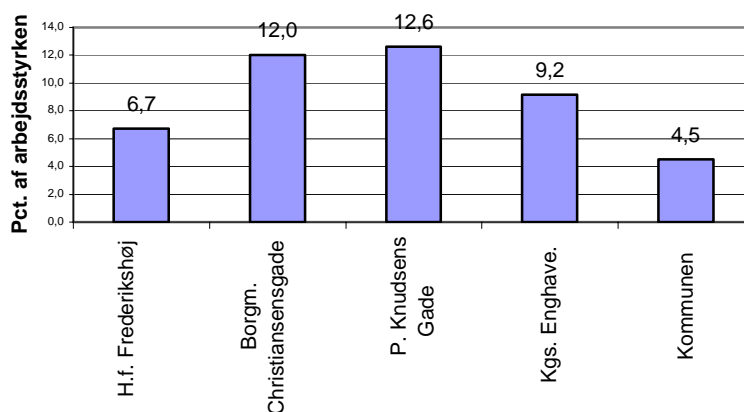
Kilde: Københavns bydele, Københavns Statistiske kontor, år 1994, 1999, 2001 (tabel 13, 18 og 19)

Figur 4.3 viser, at der er betydelige forskelle imellem de tre delområder. Ledigheden blandt de erhvervsaktive er d. 1 januar 2000 næsten den samme i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade, men kun godt halvt så høj i Frederikshøj. Bydelens samlede gennemsnit er højere end Frederikshøj, men lavere end de to øvrige områder. Men ledigheden er højere i alle tre delområder end i København. *Kgs. Enghaves samlede ledighed er det dobbelte af hovedstadens.*

Man vil bemærke at opgørelserne fra Københavns Statistiske kontor (tabel 4.2) og fra Danmarks statistik (figur 4.3) er forskellige med hensyn til hvilke aldersgrupper, der er medregnet. Derfor kan tallene ikke sammenlignes direkte.

Figur 4.3: Ledighed i % af arbejdsstyrken over 15 år i Kgs. Enghave og København d. 1/1 2000.

Kilde: Danmarks Statistik, nøgletal for boligområder



Uddannelse og erhverv i Kgs. Enghave

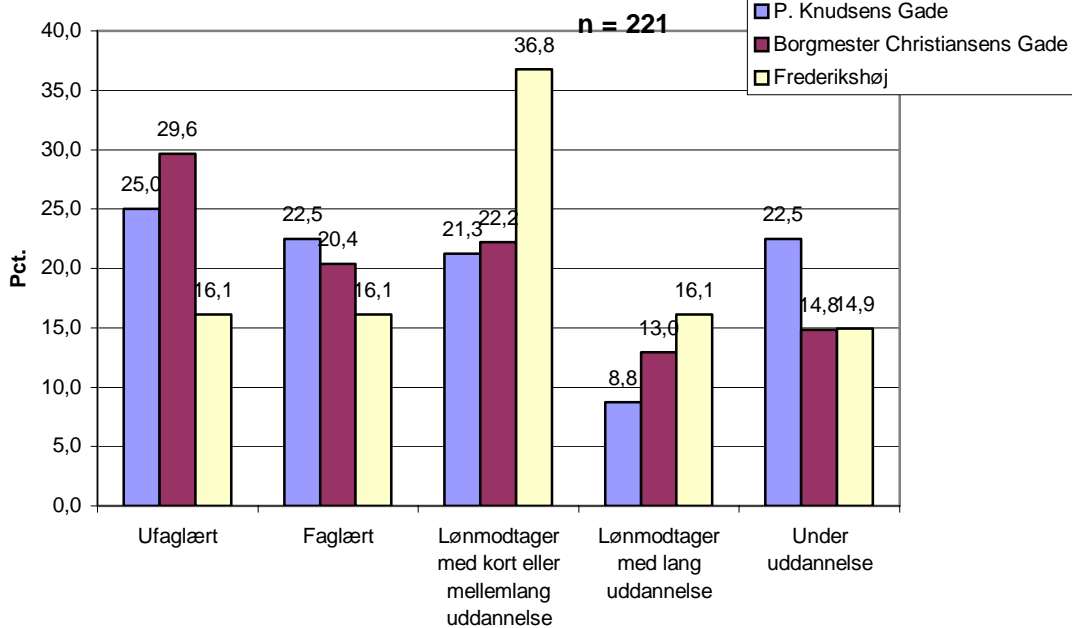
Lidt mere end halvdelen af beboerne i Kgs. Enghave har ikke anden uddannelse end folkeskolen, hvilket er væsentligt over gennemsnittet i hele København. Som det ses, ligger Nørre- og Vesterbro også højt her, men samtidig er der en hel del flere studerende og højtuddannede i disse bydele. I Kgs. Enghave er 17,3% af befolkningen under uddannelse, hvilket er mere end de 14,6 i den mere velhavende og bilstærke bydel, Vanløse, men pænt mindre end Vesterbros 24,3%. Både Vesterbro og Nørrebro har således en større andel af studerende end Københavngennemsnittet, mens Kgs. Enghave ligger en smule under trods de mange små, "studentervenlige" boliger. Tillige er der langt flere højtuddannede, på Vesterbro og Indre Nørrebro - endda pænt over hele byens gennemsnit - mens andelen i Kgs. Enghave er en af de laveste i København. I de senere år har antallet af uddannelsessøgende i Kgs. Enghave dog været for opadgående.

Tabel 4.3: Uddannelsesniveau, udvalgte bydele og hele København 1998 Procentvise fordeling

	Kgs. Enghave	Ydre Nørrebro	Indre Nørrebro	Vesterbro	Vanløse	Hele København
Grundskole	52,7	41,5	40,5	39,7	31,0	38,6
Almen gymnasial udd	9,8	16,6	16,7	18,7	9,6	13,0
Erhvervsgymnasial udd	2,6	3,0	2,6	2,7	2,6	2,7
Erhvervsfaglig uddannelse	22,9	18,4	15,4	16,1	30,2	22,7
Kort videregående uddannelse	3,2	4,2	4,8	4,4	6,7	5,2
Mellemlang videregående uddannelse	4,4	7,5	8,1	7,2	10,5	8,1
Lang videregående uddannelse	4,3	8,7	11,9	11,3	9,4	9,6
I alt	99,9	99,9	100	100,1	100	99,9
Heraf under uddannelse	17,2	24,6	23,6	24,3	14,6	19,1

Kilde: Københavns Statistiske kontor: Københavns bydele 1999, December 1999, Tal nr. 5 og 6, tabel 15 og 34.

Figur 4.4: Befolkningen fraregnet folkepensionister fordelt efter delområde og uddannelse



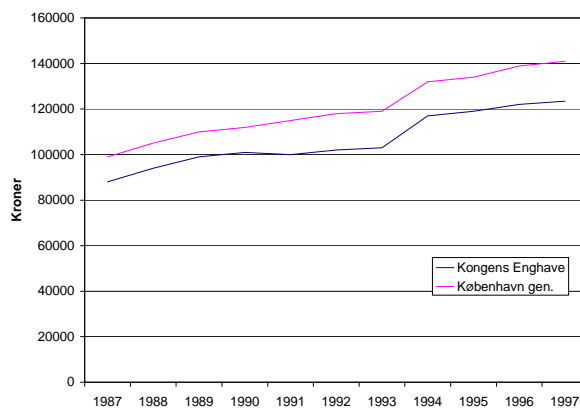
I spørgeskemaundersøgelsen blev der ikke spurgt direkte til uddannelse. Men respondenternes svar på hvilken hovedbeskæftigelse de havde det sidste år inden undersøgelsen viser markante forskelle i uddannelsesniveaet i de tre delområder.

Beboernes indkomst

Den gennemsnitlige skattepligtige indkomst i Kgs. Enghave er den laveste i København. I 1997 var gennemsnitsindkomsten før skat 140.700 om året (Københavns Statistiske Årbog 1999). Den gennemsnitlige indkomst før skat var samme år i Kgs. Enghave 123.400, en forskel på 14,3%. Denne situation har været konstant gennem halvfemserne. De nærmeste konkurrenter til titlen som Københavns fattigste bydel var Vesterbro og Ydre Nørrebro (Københavns Statistiske Årbog 1997), hver med en gennemsnitsindkomst på 122.000. Men som det fremgår af opgørelsen over uddannelse i

Figur 4.5: Gennemsnitlig skattepligtig bruttoindkomst i Kgs. Enghave og København.

Kilde: Kbh's Statistiske Årbog 1992, 1996 og 1999



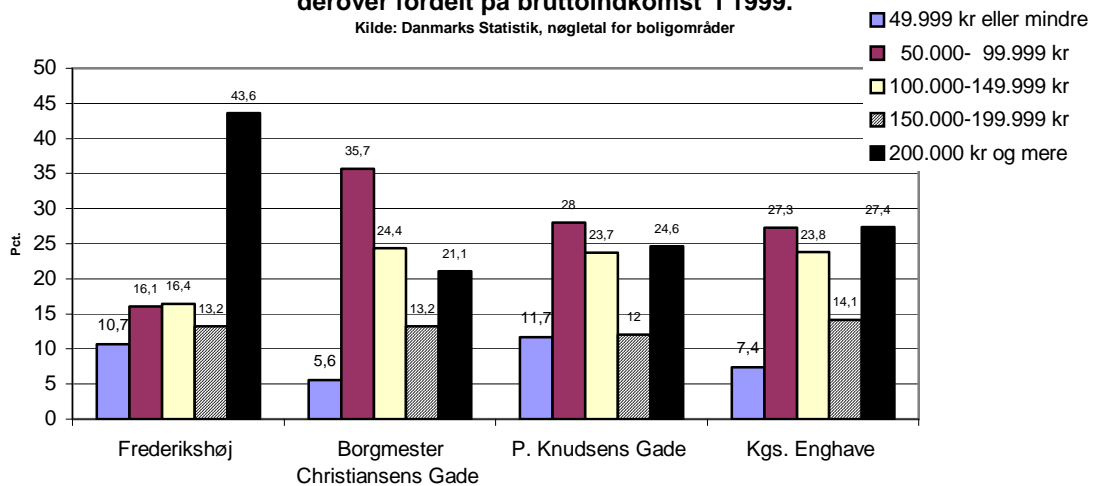
udvalgte bydele (tabel 4.3), adskiller både Vesterbro og Nørrebro sig ved at have en forholdsvis stor andel studerende med andre ressourcer og udsigt til en fremtidig indkomstfremgang.

Der er store forskelle mellem beboerne internt i bydelen. I Frederikshøj har

næsten halvdelen en personlig indkomst før skat på 200.000 kr. årlig eller mere. Det er væsentligt flere end gennemsnittet for hele bydelen og dobbelt så mange som i Borgmester Christiansens Gade. Borgmester Christiansens Gade har den største andel med indkomster under 100.000, hvilket ikke bør overraske, da det er her, de mange pensionister bor. Igen ses det, at P. Knudsens Gade er det af de tre delområder, som er tættest på at ligne gennemsnittet i Kgs. Enghave.

Figur 4.6: Skattepligtige personer pr. 1/1/2000 på 15 år og derover fordelt på bruttoindkomst i 1999.

Kilde: Danmarks Statistik, nøgletal for boligområder



Spørgeskemaets mål for indtægt

Spørgeskemaet indeholdt også en del spørgsmål om respondenternes økonomiske og sociale forhold, som ikke er indeholdt i nøgletal for boligområder. Disse svar kan altså ikke bruges til at afgøre om materialet er repræsentativt i forhold til delområdernes beboere. De kan dog bruges til at give et indtryk af forskelle imellem de enkelte delområder og forskelle mellem Kgs. Enghave og resten af København.

Det er nok en udbredt opfattelse at en af de kraftigste determinanter for levevilkår – hvis ikke den kraftigste – er netop økonomiske ressourcer (Dahl 1996; Bourdieu 1995) Det er imidlertid også en vanskelig faktor at måle på en meningsfuld måde. Et almindeligt mål er det som ovenfor er brugt til diskussion af undersøgelsens repræsentativitet, nemlig den personlige indkomst. Det er imidlertid ikke et udtømmende mål for velstand. Det gør for eksempel en stor forskel for den enkelte hvor mange der er i husstanden, og hvad de øvrige medlemmer bidrager med. Den personlige indkomst siger intet om dette.

Et andet mål er husstandsindkomsten. Kender man familiens størrelse siger husstandsindkomsten ofte lige så meget som den personlige indkomst om de materielle livsbetingelser for den enkelte. Men husstandsindkomsten tager ikke højde for, at det kan gøre en forskel for den enkelte, om husstandsindkomsten kommer ligeligt fra husstandens medlemmer eller den for eksempel kommer fra et enkelt medlem. Hvis der er stor forskel på indtægterne, vil den der sidder på pengekasen – alt andet lige – have et større personligt handlerum end de øvrige.

Når man bruger husstandsindkomst til at illustrere økonomisk velfærd bør man tage højde for, at der er en vis ”stordriftsfordel” når der bor flere i husstanden. Hvordan denne ”stordriftsfordel” ser ud kan diskuteres, og er nok også noget forskelligt i forskellige familier.

Vi har valgt at tage udgangspunkt i **OECD's standard-omregningstal**. Ifølge disse tæller den første voksne i en husstand for 1, de følgende regnes som 0,7 og alle børn under 18 regnes som 0,5 – man kunne kalde dem ”husstands-forbruger-enheder”. En familie med to voksne og to børn består således af 2,7 husstands-forbruger-enheder og den enlige mor med 1 barn beregnes som 1,7 husstands-forbruger-enheder.

Ifølge denne betragtning findes en husstands relative økonomiske formåen pr. individ ved at dele husstandens samlede indkomst med husstandens OECD omregningstal. Herved findes husstandens forbrugsmulighed pr. individ.

Husstandsindkomsten i Kgs. Enghave

Beregningen af husstandsindkomst efter OECD's omregningstal følger ikke det mønster, man umiddelbart kunne have forventet ud fra fordelingen af personlig indkomst. Her scorede Frederikshøj klart højest, hvilket også harmonerede ganske fint med, at det var her man havde de erhvervs-kategorier, som normalt er bedst lønnede. P. Knudsens Gade var det af vores delområder, som havde flest respondenter i de laveste indkomst-kategorier.

Når man måler på husstandsindkomst finder man derimod flest af de højeste indkomster i Borgmester Christiansens Gade. Frederikshøj er ganske gennemsnitlig, især hvis man kigger på indtægterne over 200.000 under et. P. Knudsens Gade ligger lidt under gennemsnittet. De fleste med lav husstandsindkomst finder man i P. Knudsens Gade. her er Frederikshøj lidt lavere end gennemsnittet. Generelt kan man sige, at Frederikshøj boerne fordeler sig relativt tæt på gennemsnittet.

Tabel 4.4: Indkomst pr. OECD omregnings-enhed. Pct. husstande. N = 233	Total	P. Knudsens Gade	Borgmester	Hf. Frederikshøj
			Christian-sens Gade	
Mindre end 100.000	19,2	26,9	10,6	19,1
100.000 – 149.000	23,1	19,2	34,8	18,0
150.000 - 199.999	15,8	15,4	10,6	20,2
200.000 - 249.000	18,4	17,9	13,6	21,3
Mere end 250.000	23,5	20,5	30,3	21,3
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

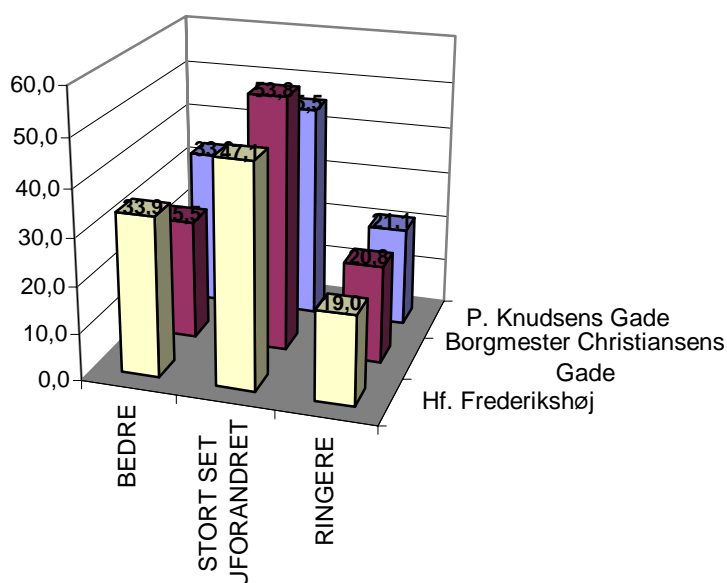
Det kan forekomme overraskende, men er nu ganske naturligt. I opgørelsen over personlig indkomst indgår alene de respondenter, der er fyldt 18 år på undersøgelsestidspunktet. Når der spørges til husstandsindkomsten, medregnes også de beboere som på undersøgelsestidspunktet endnu ikke er fyldt 18 år. Hermed medtages en større gruppe som typisk ikke har en indtægt, hvilket alt andet lige vil få gennemsnitsindtægten til at se lavere ud.

Men alt andet er ikke lige. Der er flere børn i Frederikshøj og færre i Borgmester Christiansens Gade. Derfor bliver den gennemsnitlige indkomst beregnet med OECDs omregningstal i fh.t. familiens størrelse mindre i Frederikshøj og større i Borgmester Christiansens Gade.

Udviklingen i den økonomiske situation

Målet for den økonomiske udvikling adskiller sig lidt fra de øvrige ved ikke at tage stilling til det gode eller dårlige i den aktuelle situation men til om den er blevet forbedret eller forværret indenfor de sidste 5 år. Man kan sige billedet er moderat positivt. Flere synes de har oplevet en bedring end en forværring (se figur 4.7). *Der er flest i Frederikshøj flest synes det er gået frem.* Oplevelsen af tilbagegang er derimod nogenlunde ligeligt fordelt, så forskellene skal altså alene findes mellem de, der synes det er blevet bedre, og de som synes tingene er uforandrede.

Figur 4.7 Privatøkonomiens tilstand i fht. for 5 år siden
n = 350

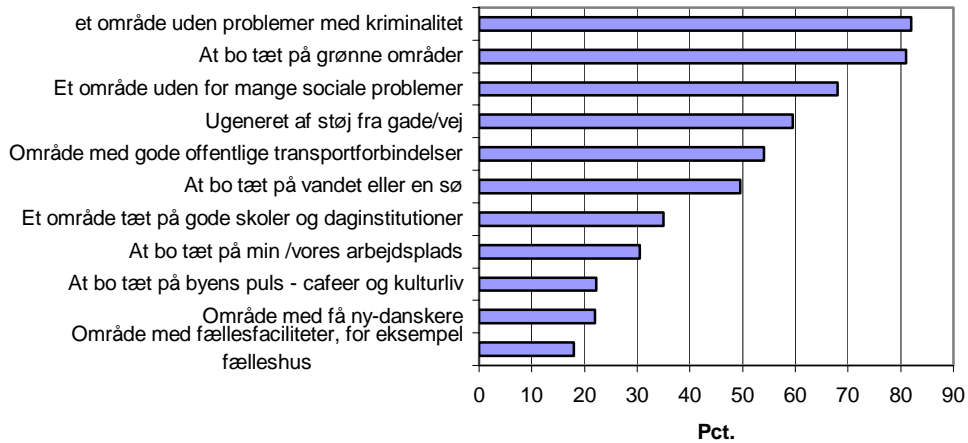


4.3 Opfattelsen af levevilkårene i bydelen

Byrummet har betydning for livskvaliteten og kan derfor også betragtes som et levevilkår. Hans Skifter Andersen diskuterer i Notat fra Statens Byggeforskningsinstitut (Skifter Andersen 2001) hvilke indikatorer, som kunne være relevante til belysning af byrummets betydning for levevilkårene. Sådanne indikatorer er relevante for udpegnings af hvilke områder der har behov for en særlig boligpolitisk indsats i stil med den, man har gennemført med kvarterløftet i Kgs. Enghave. Tidligere studier peger på, at fysisk nedslidning af boligmassen, kriminalitet, alkoholisme, støjende adfærd og sociale og racemæssige konflikter er faktorer, som gør bydele til problembydele, de færreste har lyst til at bo i (Skifter Andersen 2001b). Et fælles studie fra Statens Byggeforskningsinstitut og Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut har vist, at fravær af kriminalitet og sociale problemer, fravær af støj fra trafik og tilstedevæ-

relse af grønne områder er blandt de vigtigste prioriteter når der skal vælges bolig (SBI 2001). Afstand til skole, arbejde og til byliv har også nogen betydning.

Figur 4.8: Andele i befolkningen der lægger vægt på en række kvaliteter ved boligens omgivelser. Kilde: SBI 2001.

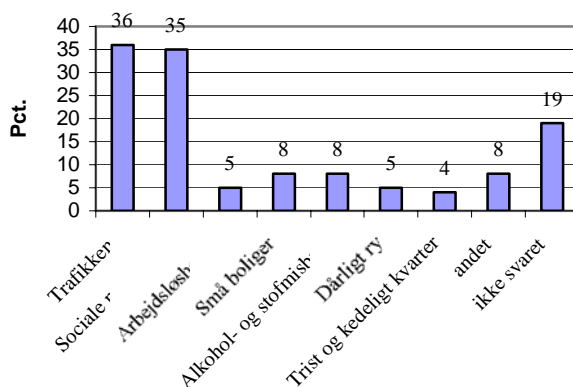


Undersøgelsen i Kgs. Enghave viser, at der er problemer på flere af de felter, SBI studiet udpeger som centrale, men også at bydelen har nogle af de kvaliteter, der efterlyses. Imidlertid afviger temaerne i SBI undersøgelsen på enkelte punkter fra nærværende. Kriminalitet har ikke været et centralt tema. Til gengæld har vi fundet det nødvendigt at fokusere på dele af bydelens sociale service, særligt ældreomsorgen, som har været kritiseret stærkt.

De spørgsmål, som er brugt til at indkredse levevilkår knyttet til de rumlige kvaliteter i bydelen er dels udviklet med afsæt i de forudgående kvalitative interview. Vores respondenter nævnte især ældreomsorgen som et problematisk område i bydelen.

Men vi har også haft mulighed for at tage udgangspunkt i en telefonundersøgelse, som Kgs. Enghave bydel gennemførte i 1998. Formålet var primært at undersøge borgernes mening om og kendskab til bydelsforsøget og kvarterløftprojektet, men undersøgelsen indeholdt også et åbent spørgsmål, hvor respondenterne blev bedt om at nævne, hvad de selv syntes medvirkede til at gøre bydelen god eller dårlig at bo i. Bydelens undersøgelse pegede især på bydelens beliggenhed tæt på centrum

Figur 4.9: Bydelens telefonundersøgelse: Hvad er det værste ved at bo i Kgs. Enghave?



og de mange grønne områder som noget positivt, og trafikforholdene og de sociale problemer i bydelen som negativt. Disse elementer sammen med den offentlige service i form af skoler, daginstitutioner og kollektiv trafikbetjening er blandt de ting, respondenterne i trafikundersøgelsen blev bedt om at tage stilling til.

Nærværende undersøgelse bekræfter i store træk de ting, bydelsprojektet fandt

i 1998. Det fremgår således, at *langt de fleste opfatter trafikforholdene som noget, der gør Kgs. Enghave til et dårligere sted at bo*. Også andre forhold som for eksempel sociale problemer, dårlig ældreomsorg og et ringe udbud af forretninger nævnes, men ikke lige så ofte som trafikken. Af positive ting ved bydelen fremhæves især de grønne områder.

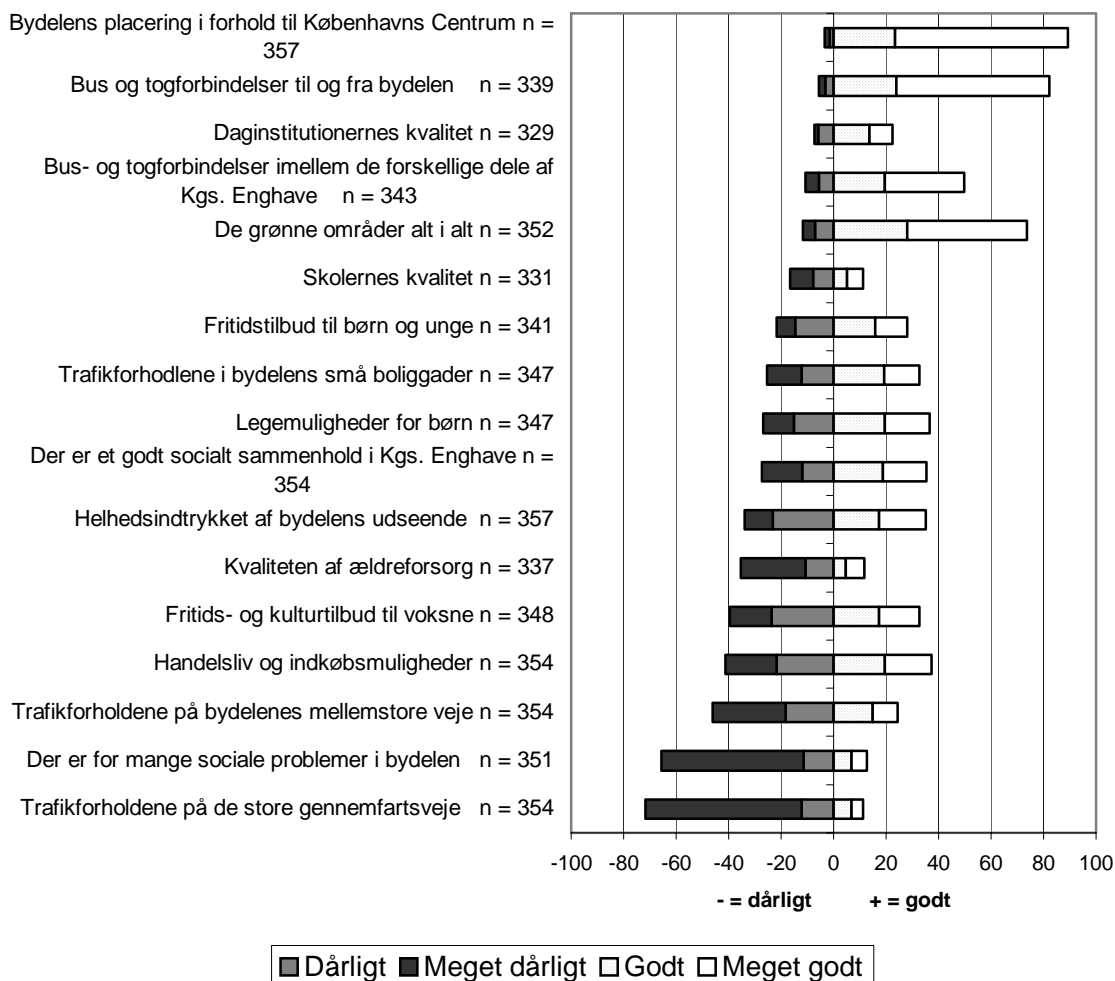
Gode parker og busser, dårlige trafikforhold

Figur 4.10 viser svarene i pct. fra spørgsmålene om bydelens kvaliteter. Kun negative og positive tilkendegivelser er medtaget. Hverken/eller og ved ikke svar vises ikke, men kan udledes af længden af hver søjle. Jo kortere søjle, jo flere har brugt en af disse to svarmuligheder. De besvarede spørgeskemaer, hvor de enkelte spørgsmål ikke er besvarede (partielt frafald) indgår ikke i den samlede procent. De fleste af de øvrige figurer i den efterfølgende fremstilling er lavet efter samme principper. Det partielle frafald kan beregnes ved at trække n-værdien fra det samlede antal besvarelser (375).

Resultatet viser tydeligt, at *trafik er bydelen Kgs. Enghaves største problem*. 71,8% af respondenterne synes trafikforholdene på de store gennemfartsveje forringer livskvaliteten ved at bo i bydelen. Kun 12% synes at forholdene på disse veje er gode. 47% af de adspurgte mener at forholdene på de mellemstore veje i bydelen er kritisable. 25% vurderer at trafikforholdene er ok i disse gader.

De små gader får dog en overvejende positiv karakter af beboerne. Her mener 31% af de adspurgte at forholdene er gode, mens 26% er kritiske.

Figur 4.10: Hvad er godt og dårligt i Kgs. Enghave?



Note: "ved ikke" svar og "hverken en god eller dårlig ide" er ikke medregnet i figurerne. Derfor giver søjlerne ikke 100% når tallene sammenlægges – til gengæld kan man udlede hvor mange som har svaret "ved ikke" eller "hverken – eller" ved at trække søjlernes længde fra 100%.

Sociale problemer og sammenhold

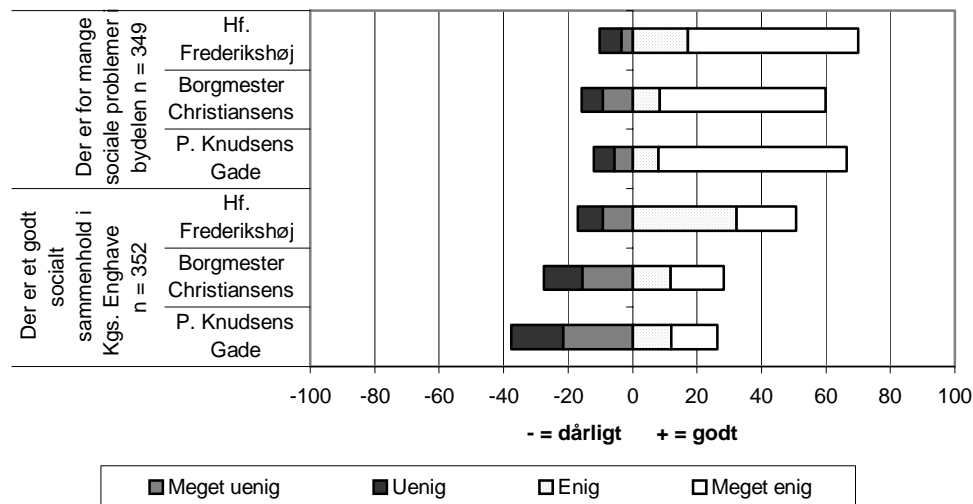
På problemlisten kommer bydelens sociale problemer. 65,5% af respondenterne er enige i, at der er for mange sociale problemer i bydelen. Kun 12,8% synes ikke der er for mange.

Her skal man dog være opmærksom på, at spørgsmålet er taknemmeligt. Nogen kan have svaret enig ud fra en betragtning om, at et socialt tilfælde er et for meget. En anden uklarhed skyldes, at nogen kan have besvaret spørgsmålet ud fra et socialt engagement – dvs. ud fra omsorg for de mennesker, som har sociale problemer – mens andre kan have svaret ud fra en personlig synsvinkel – dvs. ud fra irritation over de mange "hjørnegnavere", som hænger ud rundt omkring i bydelen med en øl i hånden og flere i posen.

Ældreforsorgen har været et stærkt kritiseret område siden man oprettede bydelsforsøg i Kgs. Enghave. Nærværende undersøgelse bekræfter, at utilfredsheden ikke kun er begrænset til de trafikpolitisk aktive. Målt ud fra antallet af respondenter, der er kritiske kommer ældreforsorgen ind på en 6 plads.

Der er ikke stor forskel på antallet, som mener der er for mange sociale problemer i bydelen i de tre delområder. I alle tre områder er der et flertal, som synes der er for mange sociale problemer. Den lille forskel mellem Borgmester Christiansens Gade og de to øvrige områder kan have sammenhæng med de mange ældre her. Som det ses af figur 4.13, synes de ældre ikke lige så ofte der er for mange sociale problemer i bydelen som de øvrige aldersgrupper, og selv om der er en lille forskel mellem de ældre i de tre delområder, så er forskellen netop lille og ikke signifikant.

Figur 4.11: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave?



På spørgsmålet om der er et godt socialt sammenhold i bydelen falder svarene noget mere forskelligt ud i de tre delområder. Og her er det påfaldende, at et flertal erklærer sig enige i Frederikshøj mens et flertal i P. Knudsens Gade er uenige. 50,8% af frederikshøjs beboere synes sammenholdet i bydelen er godt. Kun 16,9% er uenige. I P. Knudsens Gade er de samme tal 26,4% mod 37,6%. I Borgmester Christiansens Gade fordeler svarene sig nogenlunde ligeligt til hver side: 28,4% er enige, 26,5% uenige.

Byrummets kvaliteter

Helhedsindtrykket af bydelens udseende scorede lige mange positive og negative svar i undersøgelsen som sådan. Her viser tallene at der er betydelige forskelle mellem de tre delområder. Flest negative svar finder man i Frederikshøj. Der er lige mange negative svar i Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade, men flest positive i Borgmester Christiansens Gade. Også her kan man have en mistanke om, at det er aldersperspektivet, der spiller ind. Men selv om figur 4.12 viser, at de ældre også er mere positive ifht. bydelens udseende, så er det ikke kun det: de ældre i Borgmester Christiansens Gade er nemlig også mere positive end deres jævnaldrende i de to øvrige områder.

Især beboerne i Frederikshøj er kritiske overfor handelslivet og indkøbsmulighederne i bydelen. 58,8% synes de er dårlige her, imod 26,8% i Borgmester Christiansens Gade og 28,1% i P. Knudsens Gade.

De øvrige spørgsmål handler om bydelens rekreative kvaliteter, handelslivet og det sociale serviceniveau. Svarene viser, at lige mange respondenter er utilfredse og tilfredse med handelslivet, nemlig 36%. 33% synes fritids- og kulturtilbuddene til voksne er gode, 40% at de er dårlige.

Bus og tog i Kgs. Enghave

Spørgeskemaet indeholdt også to spørgsmål om kvaliteten af den kollektive trafikbetjening. De kvalitative interview fra forundersøgelsen viste, at de fleste i det store og hele er tilfredse med bus og tog til og fra bydelen. Dog var der nogen utilfredshed blandt især ældre i Bavnehøjkvarteret, fordi der ikke er busbetjening af selve kvarteret. Ældre med gangbesvær, hvis bolig ligger langt fra Enghavevej får dermed en lang og besværlig vej til nærmeste stoppested. En lignende kritik blev fremført af borgere i Frederiksholm og Musikbyen. For dem er problemet, at de ældre medborgere, som gerne vil til Vestre Kirkegård får ganske langt at gå, fordi der ikke er busbetjening fra Frederiksholm og Musikbyen til Bavnehøj og Vestre Kirkegaard.

Spørgeskemaundersøgelsen synes at bekræfte hvad de kvalitative interview viste. Der er generel stor tilfredshed med den kollektive trafikbetjening af kvarteret. Kun meget få beskriver den kollektive trafik som dårlig eller meget dårlig. Der er heller ikke megen kritik af trafikforbindelsen internt i Kgs. Enghave, men noget færre beskriver den som positiv. Flest har en mening om den interne kollektive trafik i Borgmester Christiansens Gade, og der er både flere positive og negative holdninger her. Det kan skyldes, at man her har et større behov for at bruge bus mellem bopælen og for eksempel Bavnehøj/Vestre Kirkegård, hvilket meget vel kunne hænge sammen med den store andel af ældre i Borgmester Christiansens Gade.

Når svarene fordeles efter alder bestyrkes denne antagelse. Selv om især de yngste også har en holdning, er det derudover flere ældre som tager stilling til spørgsmålet, og der er også flere ældre, som forholder sig kritisk. Et kontroltjek viser også, at der blandt de ældre og ældste ikke er særlig stor forskel på de tre bydele – men der er dog forskel. Frederikshøjs ældre skildrer sig ud ved generelt at være noget mindre kritiske end de øvrige delområders ældre – både blandt de 50 – 66 årige og de over 67.

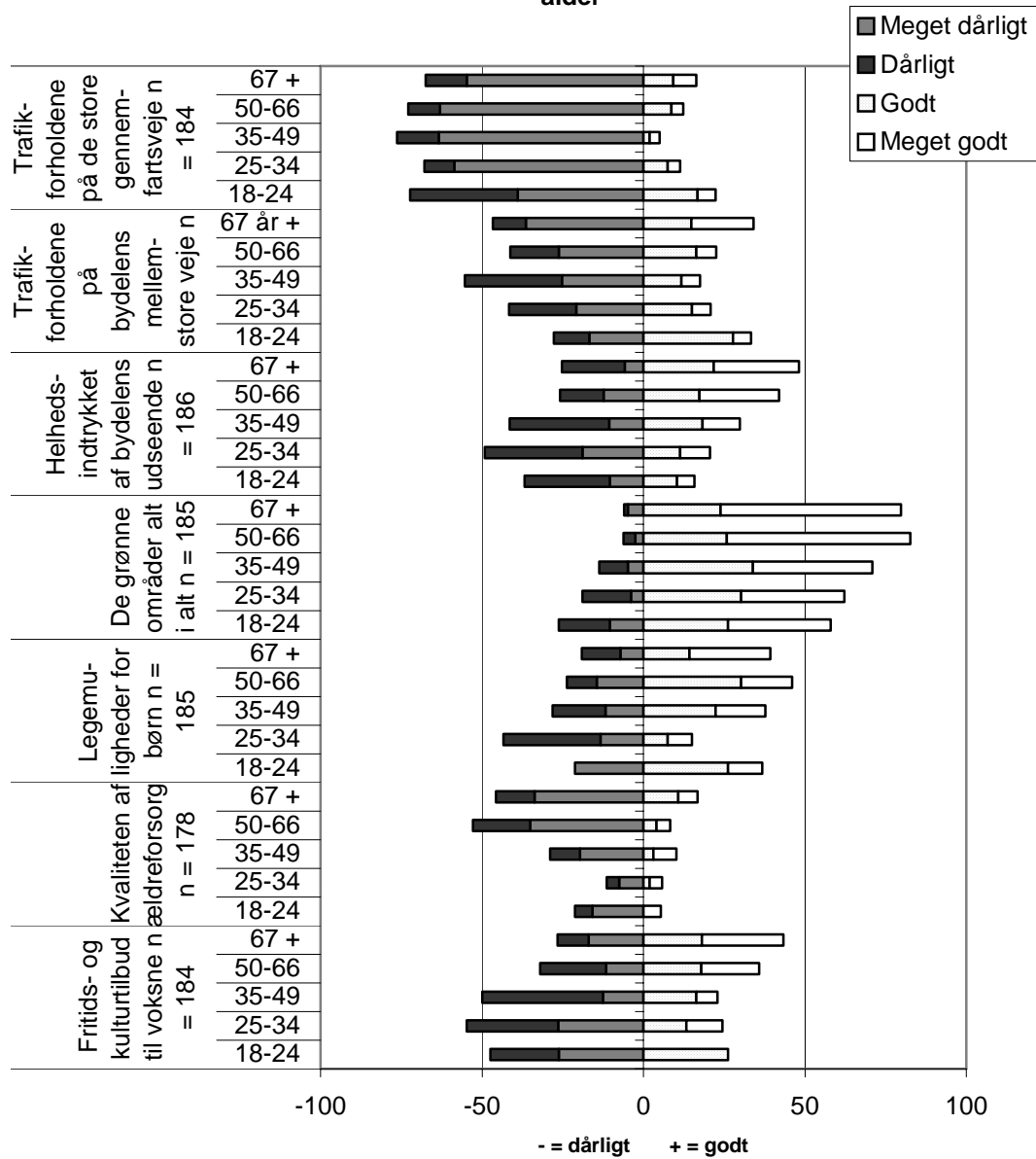
Ældreforsorg og alder

Alder slår ikke så kraftigt igennem på holdningerne til bydelens kvaliteter som bopæl i en af de tre delområder gør. Dette gælder især for holdninger til trafikforholdene, hvor forskellene er så små, at de må tilskrives statistiske tilfældigheder.

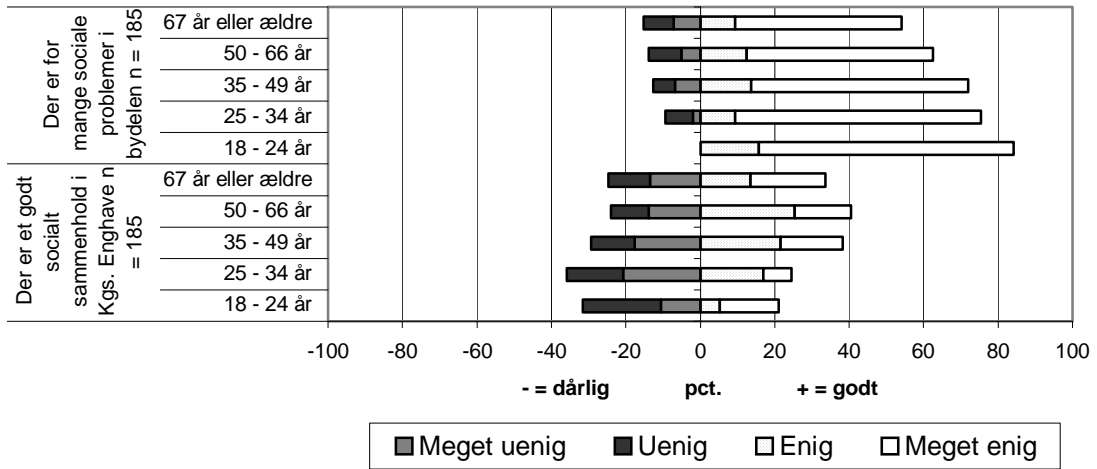
En undtagelse er ældreforsorgen, som har været udsat for megen kritik i den senere tid. Det afspejler sig også i vores undersøgelse. Der er en del, der ikke har set sig i stand til at svare på dette spørgsmål, men blandt de, som har, er 35% kritiske, og kun 11% positive. Og det er karakteristisk at man finder den *største utilfredshed blandt midaldrende og ældre*.

Indenfor de øvrige områder, hvor alder har en betydning er tendensen modsat. Når der er signifikante forskelle er *de yngre aldersgrupper i stort set alle tilfældene mere kritiske end de ældre*. Selv om der generelt er enighed om, at de grønne områder er en af bydelens store kvaliteter, er der flere blandt de yngre, som er kritiske og færre som er positive. Og bortset fra gruppen under 24 år er de yngre også mere kritiske i forhold til bydelens udseende. På samme måde er der færre kritiske svar i forhold til både fritidstilbud til voksne og færre som synes der er for mange sociale problemer i bydelen blandt de ældre end blandt de yngre. Der er også flere af de yngre, som ikke synes der er et godt socialt sammenhold i bydelen.

Figur 4.12: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på alder



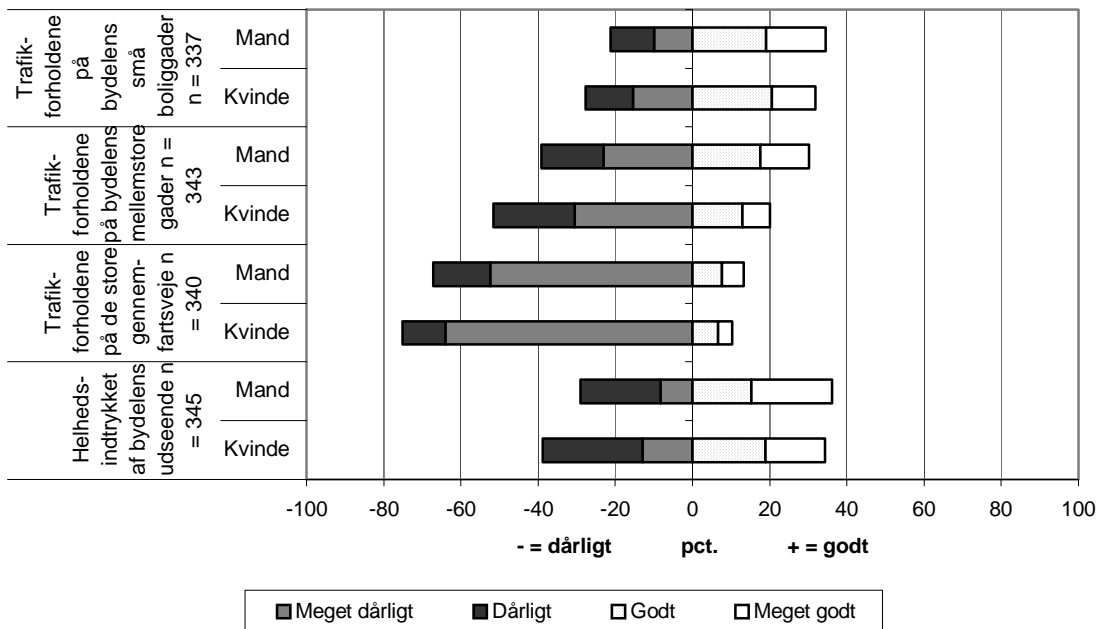
Figur 4.13: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på alder



Kønsforskelle har ringe betydning

Det eneste område, hvor der er en nævneværdig forskel mellem mænd og kvinder er på spørgsmålet om bydelens udseende. Her er kvinderne også mere kritiske, men også her er forskellen moderat. 29,1% mænd og 38,8% kvinder synes bydelen er grim.

Figur 4.14: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave



Børnefamilier er mere kritiske

Der er stor sammenhæng mellem holdninger til bydelens kvaliteter og om der er børn i respondents familie. Børnefamilierne er generelt mere kritiske end ikke-

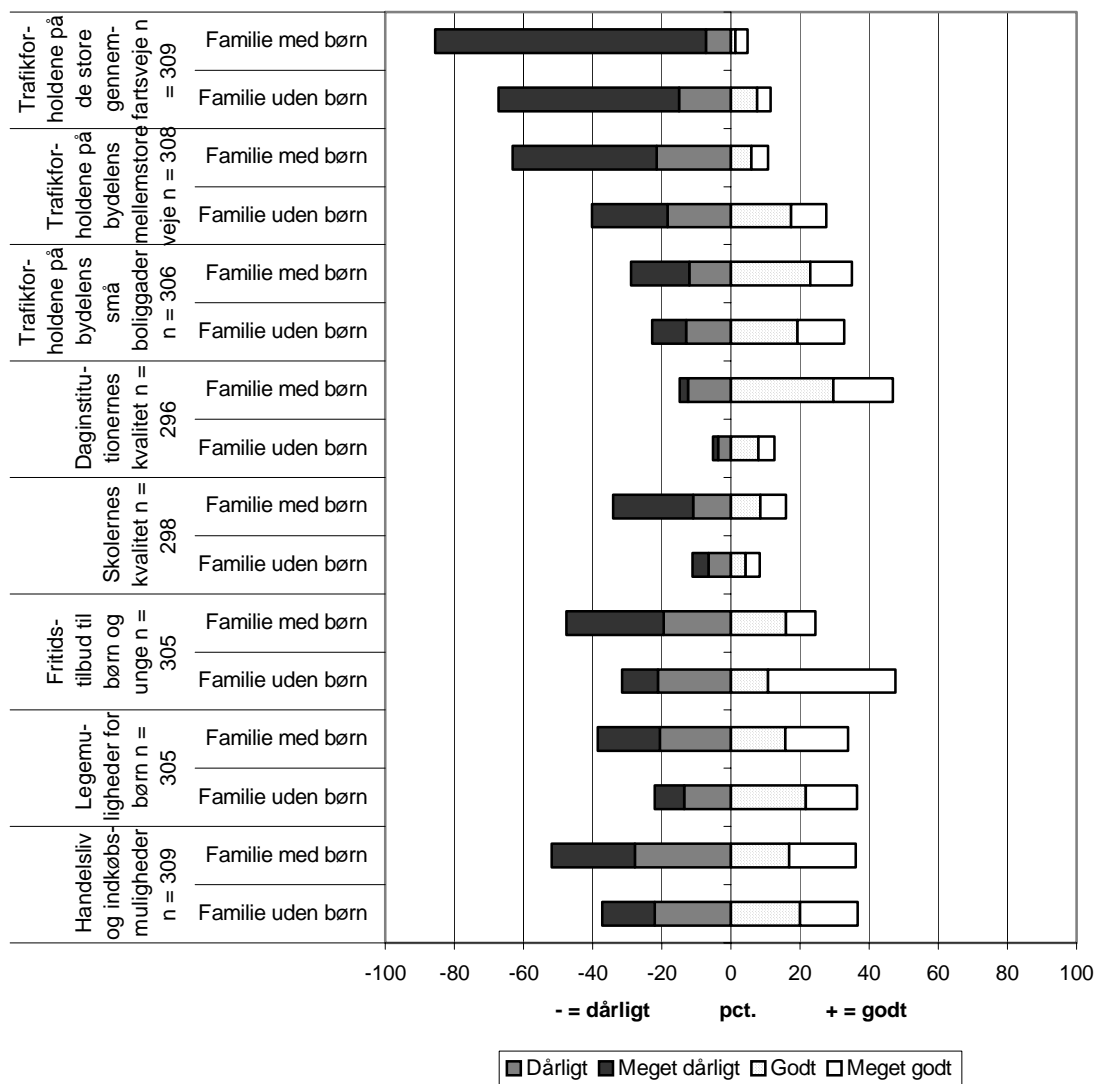
børnefamilier. Dette gælder alle forhold, hvor der kan registreres en signifikant forskel – ikke mindst når respondenterne vurderer trafikforholdene i bydelen.

85,5% af børnefamilierne synes forholdene er dårlige eller meget dårlige på de store gennemfartsveje – 78,3% synes de er meget dårlige. 67,2% af de respondenter, der ikke bor i børnefamilier er kritiske, og en relativt mindre del af disse (52,2%) vælger at svare, at forholdene er meget dårlige på de store gennemfartsveje.

Respondenternes holdninger til forholdene på de mellemstore veje i bydelen fordeles sig på nogenlunde samme måde. 63% af børnefamilierne svarer at forholdene er dårlige eller meget dårlige. 40,1% af ikke-børnefamilierne svarer kritisk.

Tendensen i respondenternes vurdering af forholdene i de små boligkvarterer er den samme; her er der blot flere positive end negative tilkendegivelser fra begge grupper.

Figur 4.15: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på familietype



Holdninger til daginstitutionerne og skolerne

Som man kunne forvente er der flere respondenter i børnefamilierne, der har en holdning til forhold, der især vedrører børns levevilkår – ikke mindst til skoler og daginstitutionernes kvalitet. *Daginstitutionerne får generelt et positivt skudsmål.* 47,6% af børnefamilierne synes de er gode eller meget gode, 14,7% at de er dårlige eller meget dårlige. Kun 17,6% af de respondenter som ikke kommer fra børnefamilier har en mening om daginstitutionerne. Heraf er et flertal på 12,6% positive i deres vurdering.

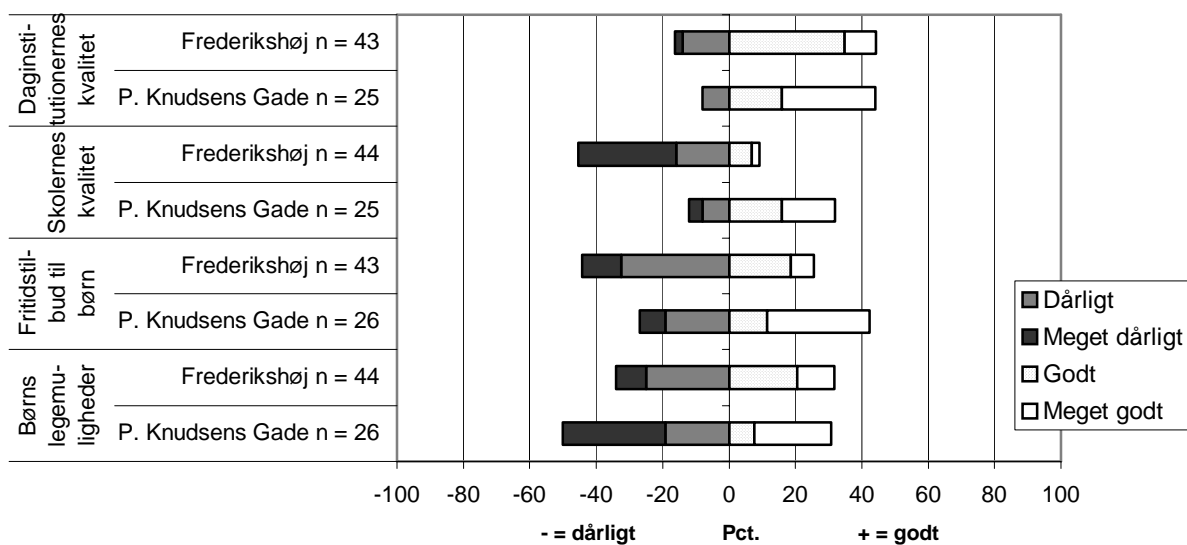
Holdningen til kvarterets skoler er noget mere kritisk. 33,2% af respondenterne fra børnefamilier synes skolerne er dårlige, 15,8% at de er gode. Også her er der færre ikke-børnefamilie respondenter, der har en mening. 11% er kritiske, 8,3% positive.

Nogenlunde lige mange fra hver gruppe vurderer børns legemuligheder i kvarteret positivt, men lidt flere børnefamilier er kritiske. Også her er der altså flere fra familier med børn, der har en holdning. På spørgsmålet om fritidstilbud til børn og unge er der nogenlunde lige mange fra begge grupper, der har en holdning, men igen er det børnefamilierne, der er mest kritiske. 47,5% af respondenterne fra børnefamilier vurderer børns og unges fritidstilbud negativt, 24,3% positivt. De samme tal er for ikke- børnefamilierne 31,3% og 47,4% - altså en overvægt af positive svar.

Børnefamilier er også mere kritiske overfor bydelens handelsliv og indkøbsmuligheder, overfor den kollektive trafikbetjening internt i bydelen og overfor bydelens udseende. Derimod er der ingen forskel på holdningen til sammenholdet i bydelen og de sociale problemer imellem disse to grupper respondenter.

Går man i detaljen viser der sig nogle markante forskelle mellem børnefamiliernes holdninger P. Knudsens Gade og Frederikshøj. Antallet af børnefamilier i Borgmester Christiansens Gade er desværre så lavt (ca. 13 børnefamilier har besvaret de forskellige spørgsmål), at svarene her ikke er signifikante. Men tendensen i P. Knudsens Gade og Frederikshøj er klar: holdningen blandt børnefamilierne i Frederikshøj er generelt mere kritisk end i P. Knudsens Gade, især i forhold til skolerne. Men når det kommer til børns legemuligheder, hvor situationen er markant dårligere i P. Knudsens Gade end i Frederikshøj er det også her man finder flest kritiske svar.

Figur 4.16: Holdninger blandt børnefamilier fordelt på delområder



Økonomiske ressourcer og holdninger til bydelens kvaliteter

Resultatet af at krydstabulere personlig bruttoindkomst med spørgeskemaets temaer viser at *indkomst ikke har den store betydning for holdningerne til bydelens kvaliteter*. Der er især ringe sammenhæng mellem personlig indkomst og besvarelsener. Lidt oftere er der sammenhæng mellem husstandsindkomst og rådighedsbeløb på den ene side og holdninger til bydelens kvaliteter, men sammenhængen er ikke entydig.

Stedtilknytning og holdning til bydelens kvaliteter

Der er forskel på hvad folk føler for deres lokalområde. For nogen mennesker er det lokale tilhørsforhold en vigtig del af identiteten, mens det for andre kun har ringe eller slet ingen betydning. Disse forskelle kan både være et udtryk for forskellige ressourcer i forhold til at håndtere de udfordringer, livet i det moderne samfund præsenterer forskellige grupper af mennesker for (Massey 1994), men kan også i sig selv ses som forskelle i et lokalområdes ressourcer. I det sidste tilfælde kan man tale om ”**social kapital**” i den forstand, dette begreb bruges hos for eksempel Putnam (1993).

Vi har derfor forsøgt at indkredse følelsen af stedtilknytning i vores tre delområder. Det har vi gjort med skelen til nogle begreber for stedtilknytning, som er udviklet af den amerikanske sociolog, David M. Hummond. Hummond arbejder med fire typologier for stedtilknytning, nemlig den **rodfæstede**, den **relative stedtilknytning**, den **steduafhængige** og den **fremmedgjorte** (Hummond 1992).

Den **rodfæstede** følelse for lokalområdet er kendetegnet ved en følelse af ikke at kunne bo noget andet sted end netop der hvor man bor. Følelsen kan være mere eller mindre bevidst, men er under alle omstændigheder kendetegnet ved, at det forekommer utænkeligt at man skulle flytte frivilligt fra lokalområdet. Man er mere eller mindre født ind i lokalsamfundet – eller føler det i al fald sådan – og selv om man kunne få en bedre bolig eller komme tættere på arbejdet, hvis man flyttede, foretrækker man alligevel at forblive i det kendte miljø. Den rodfæstede følelse har således noget traditionelt over sig, sådan som det for eksempel kendes fra tidligere tiders landbomiljøer eller arbejderkvarterer i byerne.

Begrebet ”**relativ stedtilknytning**” kan betragtes som det moderne modstykke til den rodfæstede følelse. Der er følelser for lokalområdet, men de er mere ambivalente og i reglen bevidste, og de følelsesmæssige bånd er ikke lige så stærke. Man føler sig hjemme hvor man bor, men er bevidst om, at man også kunne føle sig hjemme mange andre steder. Man kan altså godt forestille sig at bo andre steder, og er villig til at flytte, men stedet betyder alligevel noget. Derfor er der også steder, man kun nødtigt eller slet ikke vil bo, selv om det skulle indebære materielle eller andre fordele.

Hvis man skal fortsætte terminologien kan man sige, at den **steduafhængige** følelse er det post-moderne sidestykke til den rodfæstede og den relative stedtilknytning. De stedafhængige forholder sig ikke følelsesmæssigt til lokalområdet; det er blot et sted man bor af praktiske årsager, og måske bor man et andet sted i morgen. Man føler sig hjemme alle steder og ingen steder; boligen er blot et sted man opholder sig på vejen mellem andre vigtige steder i ens liv.

Den **fremmedgjorte** følelse er en følelse af ikke at høre til, at være fejlplaceret i det område, hvor man bor. Den fremmedgjorte kan således være en med rodfæstethed eller relativ stedtilknytning til et andet eller en anden type områder. Uanset dette ønsker den fremmedgjorte at flytte, han føler sig ikke som en del af et lokalt fællesskab og opfatter i det hele taget området som noget negativt.

Disse forskellige forholdelsesmåder har vi forsøgt at indkredse med 5 forskellige spørgsmål om hvordan man har det med at bo i Kgs. Enghave, nemlig 1) ”Jeg kunne

ikke forestille mig at bo nogen andre steder end i Kgs. Enghave”, 2) ”Jeg føler mig hjemme i Kgs. Enghave, men kunne sagtens føle mig hjemme i mange andre byer/bydele”, 3) ”Jeg føler mig hjemme i den haveforening, hvor jeg bor, men ikke i Kgs. Enghave som sådan”, 4) ”Det betyder ikke noget særligt for mig, om jeg bor i Kgs. Enghave eller en hvilken som helst anden by/bydel”, og 5) ”Jeg føler mig ikke hjemme noget sted i Kgs. Enghave i det hele taget”. De to første og to sidste spørgsmål referer direkte til de 4 typologier. Spørgsmål 3 stillede vi i et forsøg på at tage højde for, at især haveforeningerne skiller sig ud ved at være kulturelt og socialt meget forskellige fra de øvrige områder. Man kunne derfor formode, at mange beboere især i haveforeningerne, ville føle en art tilknytning til deres eget lokalområde, men ikke til Kgs. Enghave som sådan.

Respondenterne kunne svare om de var mere eller mindre enige eller uenige i de forskellige spørgsmål. Deres placering i forhold til typologien måtte derfor afgøres ved at vurdere det samlede svar fra de enkelte respondenter.

Tabel 4.5: Følelse af stedtilhørsforhold i Kgs. Enghave

Stedtilknytning

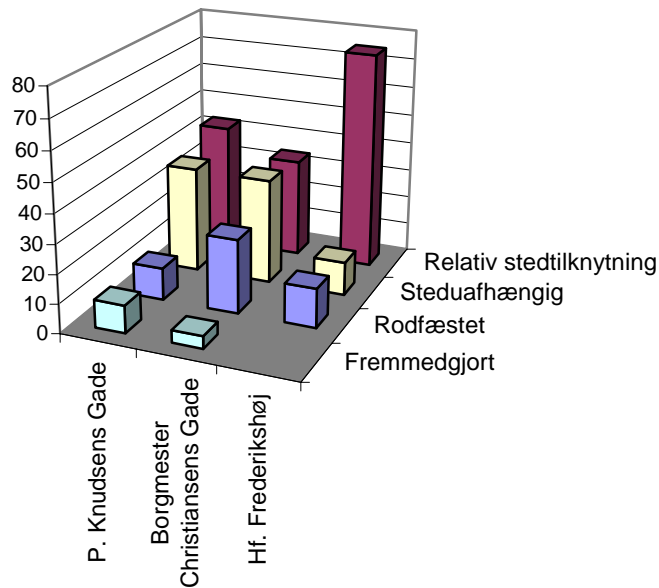
		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	Rodfæstet	26	6,9	15,9	15,9
	Relativ stedtilknytning	83	22,1	50,6	66,5
	Steduafhængig	46	12,3	28,0	94,5
	Fremmedgjort	9	2,4	5,5	100,0
	Total	164	43,7	100,0	
Missing	System	211	56,3		
Total		375	100,0		

Lidt under halvdelen af respondenterne har givet gyldige svar.⁵ Som det ses af tabel 4.5 ligger de fleste svar i kategorierne ”relativ stedtilknytning” og ”steduafhængig”. Lidt færre føler sig rodfæstede i kvarteret, og kun ganske få er egentligt fremmedgjorte.

Følelsen af stedtilknytning fordeler sig ikke ens på de tre delområder. *Den rodfæstede følelse har sin største udbredelse i Borgmester Christiansens Gade.* Den relative stedtilknytning er markant større i Hf. Frederikshøj end i de to andre områder. Her finder man omvendt flere steduafhængige, hvilket kan hænge sammen med at de steduafhængige er mere på farten. For at komme til at bo i Frederikshøj skal man i reglen have stået på en venteliste i en længere årrække. Dette er rimeligvis også forklaringen på, at man ikke finder egentlig stedlig fremmedgørelse – man kommer ikke til at bo i Frederikshøj, hvis man ikke virkelig ønsker det.

⁵ Identifikation af stedtilknytning på baggrund af spørgeskemabesvarelsen krævede, at alle 5 spørgsmål var besvaret. De fleste ”missing” skyldes at man ikke har svaret på et eller flere af spørgsmålene, men det kan i enkelte tilfælde også skyldes ”ugyldige” svar, som hvis man for eksempel har svaret ja til både at man ikke kunne forestille sig at bo andre steder, og at man godt kunne føle sig hjemme andre steder.

Figur 4.17: Stedtilknytningsfølelse i delområderne
n = 162



Konklusion

Kgs. Enghave er en bydel med mange problemer, men også med mange ressourcer. Gennemsnitsindkomsten er lav og der er mange mennesker, der lever af overførselsindkomster. Denne situation afspejler sig også i borgernes oplevelse af for mange sociale problemer i bydelen.

Bydelen har mærket det generelle opsving. Det afspejles bl.a. i arbejdsløshedstallene (jfr. tabel 4.2 og figur 4.3). Men af sidstnævnte ses det også, at fremgangen ikke har været nær så stor som i det øvrige København. Det er også uændret, at andelen af mennesker på varige overførselsindkomster er højere i Kgs. Enghave end i det øvrige København.

Bydelens ressourcer består bl.a. i fysiske kvaliteter. Især må de grønne områder fremhæves. Beboerne har tre store grønne områder indenfor gåafstand: Valbyparken, Børnenes dyremark og Tippen, samt Vestre Kirkegård, og det er muligt at gå tur i havneområdet på den anden side af Sydhavnsgade. Det er derfor ikke underligt at beboerne selv fremhæver de grønne områder som en stor kvalitet ved bydelen.

Men bydelen er også rig på "social kapital". Mange fremhæver bydelen som et sted med et stort sammenhold, og der er også en del, især i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade, som føler sig særligt knyttet til Kgs. Enghave.

5. Biltrafik og bilejerskab

Kgs. Enghave har indtil o. 1960 været et relativt fredeligt område mht. trafik. Indtil åbningen af Sjællandsbroen i 1959 har kvarteret ligget relativt isoleret med få trafikale forbindelser til det øvrige København. Vejene gennem kvarteret har primært været af lokal betydning. En trafiktælling fra 1931 måler 12.500 cykler på Enghavevej (Reddersen 1993:49), altså færre cykler den gang end biler i dag. Biler blev slet ikke talt.

Dette ændrer sig imidlertid da **Sjællandsbroen** etableres. Trafikken fra Valby og Frederiksberg til Amager fik da en naturlig smutvej gennem kvarteret ad Borgmester Christiansens Gade. I første omgang er trafikbelastningen set med nutidens øjne dog til at overse; 2 år efter åbningen var trafikken over broen ikke mere end godt 4000 biler i alt, begge retninger. Men datiden oplevede de nye tiders kommen. Der er ikke trafikmålinger fra Ellebjergvej før 1964, men da blev trafikgennemstrømningen målt til 23000 biler i alt. Samme år kørte 17.300 biler over Sjællandsbroen. Og en opgørelse over indlæg i datidens lokale annoncebld, Frederiksholms Avis, viser et markant skift i trafikdebatten: før broen indvies er der ingen indlæg om støjgener eller trafikale sikkerhedsproblemer. Broen er snarere blevet imødeset som en forbedring af kvarterets adgangsforhold til det øvrige København. I året umiddelbart efter er der 3 indlæg om støjproblemer og 13 om sikkerhed, de fleste skrevet af læserne. Nogle beboere oplevede allerede den gang begyndende barriereeffekter (Bille; Lund 1979).

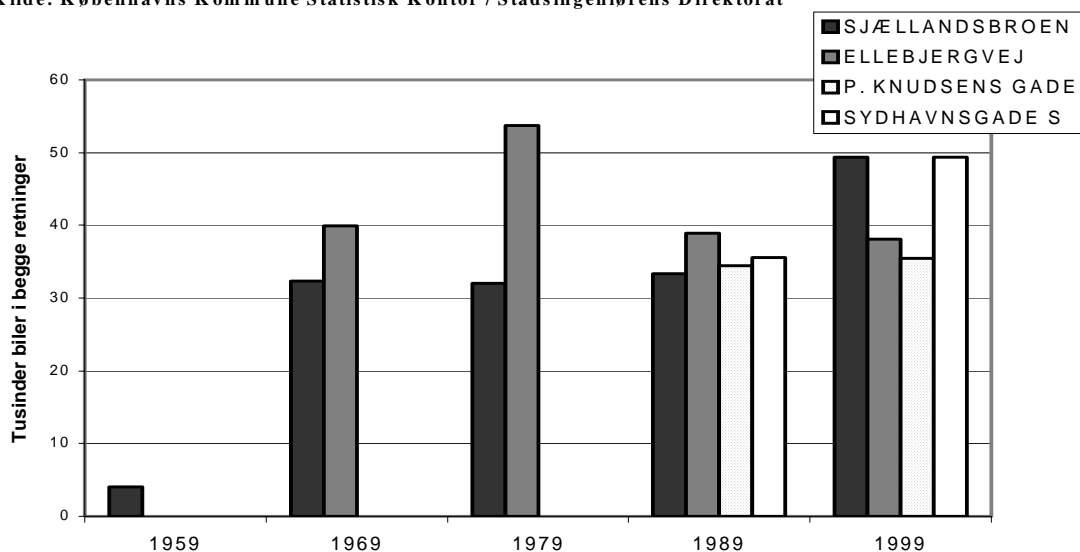
Tabel 5.1: Artikler om trafik i lokalavisen omkring Sjællandsbroens åbning⁶.

Emne	Støj og møg	Trafiksikkerhed	Dårligt gadelys	Den kollektive trafik	Andet
Tidspunkt					
Før etablering af Sjællandsbroen 14/1 1958 - 10/3 1959	0	0	2	5	7
Efter Sjællandsbroen 5/5 1959 - 28/12 1960	3	13	6	4	4

⁶ Tak til lokalhistorisk arkiv, som stillede sit materiale til rådighed for forskningsprojektet

Figur 5.1 Udvalgte trafikmålinger i Kgs. Enghave siden 1959

Kilde: Københavns Kommune Statistisk Kontor / Stadsingeniørens Direktorat



Note: manglende søjler skyldes at der ikke blev foretaget tællinger pågældende år

I 1968 åbnes **Holbæk-motorvejen**, og trafikken videreføres ”midlertidigt” ad Folehaven og Ellebjergvej videre ind ad P. Knudsensgade mod Vasbygade og det øvrige København eller ad Borgmester Christiansensgade og Sjællandsbroen mod Amager (se kortet i figur 6.2). Det øger trafikpresset på bydelen yderligere. Det er nu ikke bare trafikken fra Amager som fordeles ind over SV; bydelen bliver hovedindfaldsvejen for biltrafikken fra Køge og Roskilde og fjerntrafikken fra Syd- og Vestsjælland til København. Året efter åbningen af Holbækmotorvejen kører 39.000 gennem Ellebjergvej og 32.300 over Sjællandsbroen og i 1979 er tallet 53.700. Som følge heraf må P. Knudsensgade udvides, og de forhaver, der en gang lå ud til den næsten ubefærdede sidegade, P. Knudsensgade oprindeligt var, nedlægges (Reddersen 1993:51). Også vejtræerne fældes.

Det tredje store trafikprojekt, som har virkning for levevilkårene i Sydvest er etableringen af **Amagermotorvejen** og **Centrumforbindelsen**, som gennemføres år 1989. Forud er gået en periode med overvejelser om forskellige alternative indførelser af Holbækmotorvejen, men det endelige valg blev en etablering af en ny indfaldsvej over Vestamager for trafikken vestfra. Et blik på kortet viser, at denne nye forbindelse primært er attraktiv for billister fra Ringsted/Næstved, som skal til Centrum eller Amager. For bilister fra Holbæk/Nykøbing S. er den gamle forbindelse stadig det naturlige valg, hvis man skal til city.

Den ny forbindelse fører ikke til voldsomme forbedringer af forholdene på Ellebjergvej og P. Knudsens Gade. Trafikken falder ganske vist på Ellebjergvej til dagligt ca. 39.000 biler, dvs. tilbage til det niveau, der blev målt i 1969, men det har ingen betydning for barriereeffekter og kun ringe indvirkning på støjniveauet. Det sidste skyldes, at en halvering af trafikken kun medfører et fald i støjniveauet på 3dB (Vejdirektoratet 1998). Der skal et fald på 8dB til, før det opleves som en halvering af lydniveauet.

Men den ny vej får stor virkning et andet sted i kvarteret, idet den muliggør afspærring af Borgmester Christiansensgade. Trafikmængden her falder fra noget, som var sammenligneligt med forholdene på P. Knudsens Gade og Ellebjergvej til kun omkring 1/10 af dette. For beboerne i Borgmester Christiansens Gade er det nærmest en revolutionerende fredeliggørelse, og det betyder samtidig at den trafikale

”berlinmur”, som tidligere adskilte Frederiksholm og Musikbyen forsvandt. Kgs. Enghave blev et mere helt kvarter.

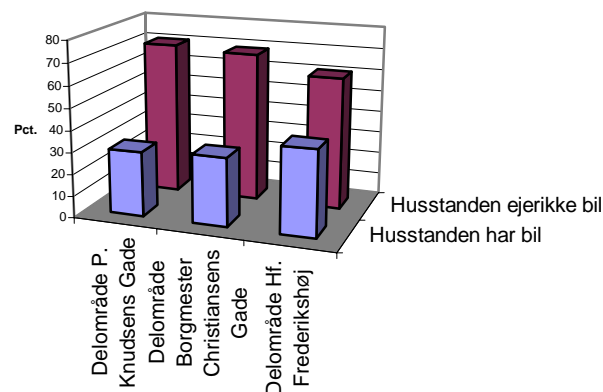
Antallet af bilejere i Kgs. Enghave og København

Beboerne i Kgs. Enghave er imidlertid sjældent selv bilister. *Bortset fra Vesterbro og Nørrebro er Kgs. Enghave den bydel i København, hvor færrest beboere selv har bil.* For hver 1000 beboere er der i Kgs. Enghave 134 biler. Gennemsnittet for København er 172, og i Vanløse og Brønshøj-Husum, hvor der er flest er tallene hhv. 228 og 217 biler for hver 1000 indbyggere (Bohn; Andersen 2001).

Internt i Kgs. Enghave er der også forskel på frekvensen af bilejere. I de tre delområder bor i alt 115 af respondenterne i en familie, der har bil. Det svarer til 30,7% af beboere over 18 år her har bil.⁷ Heraf oplyser 7, svarende til 1,9%, at der er mere end 1 bil i husstanden. Yderligere 30 personer svarende til 8% af respondenterne oplyser, at husstanden ikke har bil, men har rådighed over en bil.

De færreste bilejere bor i P. Knudsens Gade. Her har 29,7% af respondenterne bil. Næsten samme andel (31,4%) af beboerne i Borgmester Christiansens Gade oplyser, at de har bil i husstanden. I Hf. Frederikshøj er tallet lidt højere. Her har 39,3% af husstandene bil.

Figur 5.2: Bilejerskab fordelt på delområder
n = 343



Alder og familier med og uden børn

Tilsyneladende har det betydning for familiernes investering i en bil om der er børn i husstanden. Næsten halvdelen af børnefamilierne i vores undersøgelsesområde har bil, mod kun knap en tredjedel af de øvrige.

Da man kunne formode, at børnefamilier gennemsnitligt kunne være familier med bedre indkomster, fordi de helt unge og de ældre sjældnere er børnefamilier, har vi

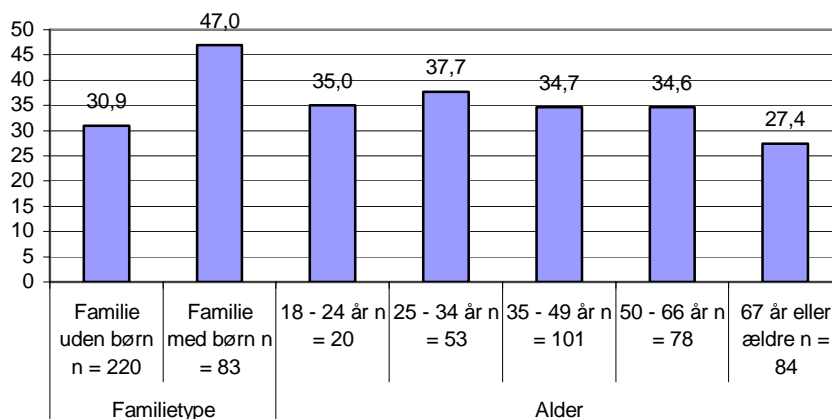
⁷ Der er ikke direkte overensstemmelse mellem tallene for bydelene og delområderne fordi tallene fra bydelene medregner alle beboere mens vores tal for undersøgelsens delområder kun medtager beboere over 18 år.

undersøgt for økonomi som mellemkommende variabel.⁸ Men når man kontrollerer for økonomi ses det, at *børnefamilierne oftere har bil end ikke børnefamilier i alle indkomstgrupper på nær de, der tjener over 300.000 årligt* (personlig indkomst). Med andre ord kan man konstatere, at med undtagelse af de, som tjener godt, vælger man sjældent besværet med en gammel bil eller den meget store udgift det er at investere i en ny bil, hvis man ikke har børn.

På samme måde kunne man argumentere for, at børnefamilierne oftere har bil fordi flere i denne gruppe også er i den erhvervsaktive alder og derfor har større behov for en bil. Men hvis det var den eneste årsag skulle der ikke være forskel mellem erhvervsaktive med og uden børn. Det er der imidlertid. Der er 55,6% bilejere blandt de arbejdende børnefamilier mod kun 39,6% blandt familier med arbejde men uden børn.

Variationerne mellem bilejerskab indenfor de forskellige aldersgrupper er relativt moderate. Generelt er der en tendens til, at der er flere biler blandt de yngre, men forskellene er små. Kun aldersgruppen over 67 år skiller sig markant ud ved sjældnere at have bil. Man kan derfor konstatere at den eneste signifikante forskel i bilejerskab relateret til alder er, at pensionister sjældnere end de øvrige er i besiddelse af bil.

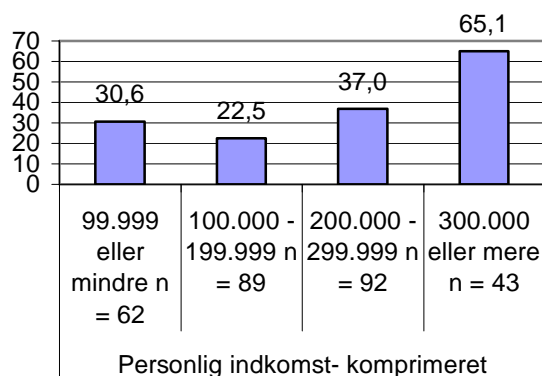
Figur 5.3: Bilejerskab fordelt på familietype og alder



Indkomst og bilejerskab

Det er naturligt, at der er en sammenhæng mellem bilejerskab og personlig indkomst. Og sådan er det også i de tre delområder, hvor vores spørgeskemaundersøgelse blev gennemført. Ca. 2/3 af de, som har en personlig ind-

Figur 5.4: Bilejerskab fordelt efter personlig indkomst



⁸ Mellemkommende variabel: variabel på det forhold. Hvis for eksempel børnefamilier ikke er familiens karakter, men den økonomiske variabel. I givet fald vil de børnefamilier med samme økonomi.

andet
rel-
ske

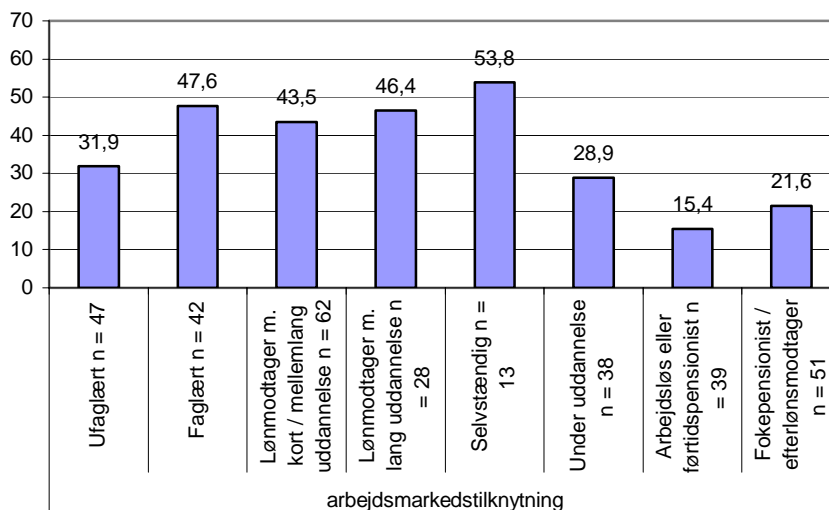
komst over 300.000 årligt, har også bil. Blandt de, som tjener mellem 2 og 300.000 årligt er det lidt mere end 1/3 og i gruppen som tjener mellem 100.000 og 200.000 er det under 1/4. Det kan undre, at der blandt de, som tjener mindre end 100.000 er lidt flere, nemlig lige knap 1/3, som har bil.

Erhverv og arbejdsmarkedstilknnytning

Bilejerskab fordeler sig relativt jævnt blandt de fleste erhvervsgrupper. Hvis man ser bort fra de ufaglærte har ca. halvdelen af de beskæftigede bil; de selvstændige erhvervsdrivende lidt hyppigere og lønmodtagere med kort eller mellemlang uddannelse lidt sjældnere. De ufaglærte skiller sig ud; i denne gruppe er det kun knap 1/3 som har bil.

Det kan overraske at der er så forholdsvis mange uddannelsessøgende, som har bil; næsten lige så mange som ufaglærte. Men der er generelt færre udenfor arbejdsmarkedet som har bil. Bilejerskab er lidt hyppigere blandt pensionister end blandt ledige og førtidspensionister, men i alle tilfælde er det mindre end 1/4 af disse grupper, som har bil.

Figur 5.5: Bilejerskab fordelt efter arbejdsmarkedstilknnytning



Opsamling

Trafikken har siden åbningen af Sjællandsbroen i 1959, og især siden Holbækmotorvejen blev åbnet i 1968 skabt problemer i bydelen. De trafikale omlægninger som er blevet foretaget siden har nok reduceret problemerne lokalt, men ikke fundamentalt ændret ved at kvarteret i dag er et af de områder i København med størst trafikbelastning.

Samtidig med dette er det også en af de bydele hvor færrest har glæde af privatiseringens fordele. Færre her har bil end i resten af byen. Samme billede genfinder man internt i bydelen. De, som bor i stærkt trafikerede P. Knudsens Gade og i den nærliggende Borgmester Christiansens Gade har sjældnere bil end beboerne i det trafikalt fredelige Frederikshøj. Der kunne altså se ud til at være en *negativ sammenhæng*

mellem at være udsat for trafikgener og selv at have den trafikale mobilitet, rådighed over en bil giver.

Tre faktorer synes bestemmende for bilejerskab. Tilknnytning til arbejdsmarkedet, økonomisk formåen og om der er børn i familien. De, som har penge har også oftere bil end de som ikke har. De, som har et job og en god uddannelse har også oftere bil end de, som ikke har. Og de som har børn i familien har oftere bil end de som ikke har børn. I de to første tilfælde kan man altså konstatere en sammenhæng mellem traditionelle levestandardindikatorer og bilejerskab.

5.1 Mobilitet og brug af bydelen

En del af sigtet med spørgeskemaundersøgelsen var at afdække hvordan borgerne i Kgs. Enghave bruger bydelen og hvordan de bruger København, samt hvordan de transporterer sig rundt. Derfor havde vi en række spørgsmål om brug af bil. Hvis respondenterne var i arbejde eller under uddannelse blev de bedt om at oplyse om arbejds- eller uddannelsesstedet lå ”I Kgs. Enghave”, ”Andet sted i København eller Frederiksberg kommuner”, ”i Storkøbenhavn” eller ”udenfor Storkøbenhavn”, og om de sædvanligvis kom til og fra arbejde med bil, med bus og tog, på cykel, eller til fods. Hvis der var bil i husstanden blev de desuden bedt om at oplyse hvor tit bilen blev brugt til andet end at køre til og fra arbejde.

Fra Københavns statistiske årbog ved vi, at flere mennesker pendler til end fra Kgs. Enghave. Men Selv om antallet af beboere, som pendler ud af kvarteret er steget op gennem halvfemserne, givetvis fordi flere har fået arbejde og måske også bil, så er der stadig *flere, som pendler ind end ud af kvarteret*. Forskellen er dog indsnævret i de seneste år. Siden 1990 er antallet af indpendlere til Kgs. Enghave steget fra 6679 til 9906, hvilket svarer til en stigning på næsten 50%. I samme periode er antallet af udpendlere steget fra 4072 til 6540, svarende til en stigning på ca. 60%. Stigningen i antallet af udpendlere er især sket i årene efter 1997; indtil da steg antallet af indpendlere mere end antallet af udpendlere.

Af tabel 5.2 fremgår det, at 66,9% af respondenterne har svaret på spørgsmålet om hvor deres arbejdsplads eller uddannelsessted er lokaliseret. Svarprocenten afspejler naturligvis, at en stor del af respondenterne ikke havde et arbejds- eller uddannelsessted. Det ses, at den største del af respondenterne i de tre delområder har deres arbejde et sted i København eller Frederiksberg kommuner. Den næststørste gruppe arbejder et sted i Storkøbenhavn. En lille gruppe har deres arbejde i selve bydelen og en tilsvarende lille gruppe arbejder udenfor Storkøbenhavn.

I Kgs. Enghave	8,8
København og Frederiksberg	28,8
Storkøbenhavn	18,7
Andet sted	10,7
Total	66,9

En ganske stor del af de, der har arbejde bor altså indenfor cykel eller i nogen tilfælde endda gangafstand af deres arbejdsplads. I tabel 5.3 kan man se hvordan respondenterne oplyser de kommer til og fra arbejde.

Her skal man være opmærksom på, at man kunne sætte kryds ud for mere end et transportmiddel. Denne mulighed afspejler dels,

at mange bruger flere forskellige transportmidler på vejen til arbejde, dels at en del veksler mellem forskellige typer transport afhængig af humør og vejrlig.

	Bus og Cy- Til			
	Bil	tog	kel	fods
I Kgs. Enghave	15,2	18,2	72,7	45,5
København eller Frederiksberg	18,6	25,9	75,0	5,6
Storkøbenhavn	25,7	51,4	47,1	7,1
Andet sted	30,0	60,0	27,5	7,5

Tabel 5.3 bekræfter hvad man kunne formode ud fra antallet af bilejere og placeringen af respondenternes arbejdspladser. Jo længere væk arbejdspladsen ligger, jo flere tager bilen til arbejdet.

mange, som ikke bruger bil for at komme til og fra arbejde. Men selv om arbejdspladsen ligger er det i alle tilfælde et flertal af respondenterne som bruger et eller flere andre transportmidler i stedet for bil, når de skal tjene deres daglige brød. Selv blandt de, hvis arbejdsplads ligger udenfor Storkøbenhavn er det kun 30%, som oplyser at de bruger bil som transportmiddel.

De familier, der har bil, bruger den hyppigt til andet end jobrejsen. 136 personer har svaret på dette spørgsmål, hvilket er lidt mindre end det antal, der oplyser de har bil eller har rådighed over bil (145 i alt, se evt. ovenfor). Af disse bruger 66,2% bilen mindst et par gange om ugen til andet end jobrejsen. 16,9% bruger bilen nogle gange om måneden og andre 16,9% bruger den sjældnere til andet end at køre på arbejde i. Foruden at være et praktisk transportmiddel til jobrejsen er bilen altså for ganske mange tilsyneladende også et vigtigt fritidsgode.

Tabel 5.4: sp. 41 – brug af bil.

41. HVIS DU HAR BIL ELLER RÅDIGHED OVER BIL, HVOR TIT BRUGER DU DEN TIL ANDET AND AT KØRE PÅ ARBEJDE?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	HVER DAG	30	8,0	22,1	22,1
	NOGLE GANGE OM UGEN	60	16,0	44,1	66,2
	NOGLE GANGE OM MÅNEDEN	23	6,1	16,9	83,1
	SJÆLDNERE	23	6,1	16,9	100,0
	Total	136	36,3	100,0	
Missing	System	239	63,7		
Total		375	100,0		

Krydstabulering mellem brug af bil til og fra arbejde og forskellige andre variable tyder ikke på det er de store forskelle mellem hvordan forskellige grupper i Kgs. Eng-have som har bil, bruger den. Børnefamilier kører *en lille smule* mere end andre familier, men blandt bilejere med eller uden børn er der overhovedet ingen forskel på brugen af bil til arbejdet. Forskellen skyldes altså alene, at børnefamilier lidt oftere er bilejere.

Der er heller ingen signifikante forskelle mellem hvordan beboerne i de forskellige delområder, mellem de rige og fattige eller mellem de der har korte eller lange uddannelser bruger bilen. Derimod kunne vi konstatere en svag tendens til at børnefamilier bruger bilen *mindre* i fritiden end andre familier.

Tabel 5.5: Brug af bil efter familietype

41. HVIS DU HAR BIL ELLER RÅDIGHED OVER BIL, HVOR TIT BRUGER DU DEN TIL ANDET AND AT KØRE PÅ ARBEJDE? * Familietype Crosstabulation

			Familietype		Total
			Familie uden børn	Familie med børn	
41. HVIS DU HAR BIL ELLER RÅDIGHED OVER BIL, HVOR TIT BRUGER DU DEN TIL ANDET AND AT KØRE PÅ ARBEJDE?	HVER DAG	Count	15	7	22
		% within Familietype	34,9%	21,2%	28,9%
	NOGLE GANGE OM UGEN	Count	18	13	31
		% within Familietype	41,9%	39,4%	40,8%
	NOGLE GANGE OM MÅNEDEN	Count	5	9	14
		% within Familietype	11,6%	27,3%	18,4%
	SJÆLDNERE	Count	5	4	9
		% within Familietype	11,6%	12,1%	11,8%
Total		Count	43	33	76
		% within Familietype	100,0%	100,0%	100,0%

n= 76

Alt i alt kan man konstatere, at der også er flere, som kører til Kgs. Enghave end fra bydelen i forbindelse med jobrejser. Men blandt de der har bil i Kgs. Enghave kan man ikke finde nævneværdige forskelle i hvordan bilen bruges.

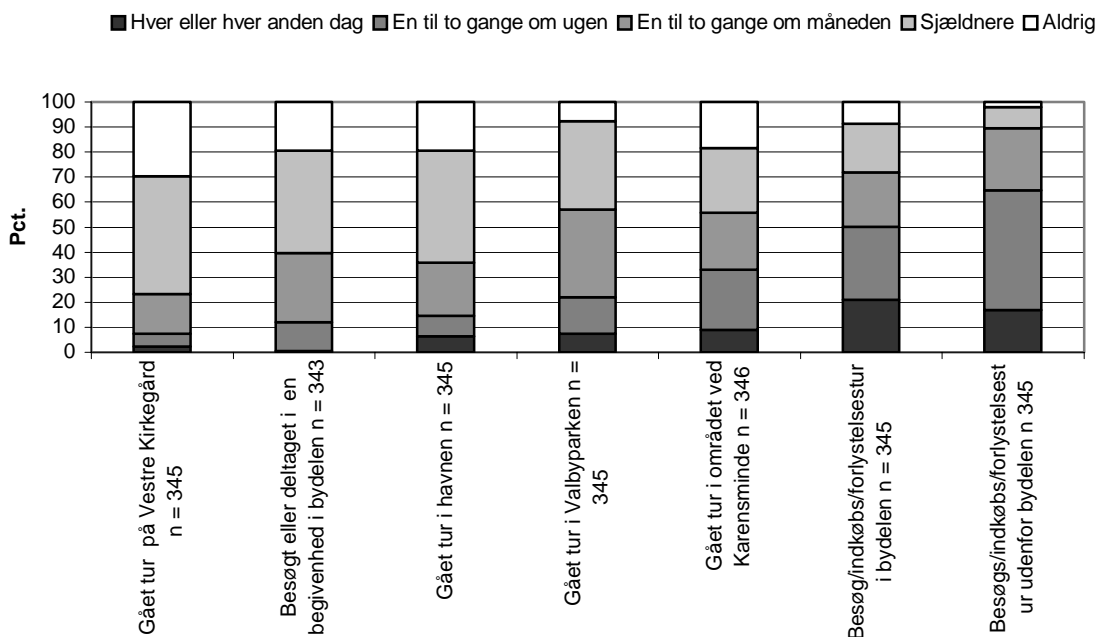
Brug af byens rum

En del af undersøgelsen sigtede mod at afdække hvordan beboerne i Kgs. Enghave bruger deres bydel. Inspireret af en undersøgelse om byrummets kvalitet, gennemført i Sønderborg i 1999 (Hvidtfeldt 1999), spurgte vi derfor respondenterne hvor ofte de foretog sig bestemte aktiviteter i bydelen og i et enkelt tilfælde også udenfor. Spørgsmålene handlede dels om almindelig social aktivitet (indkøb ud over dagligvareindkøb, besøg af familie og venner, byture) og brug af bydelens rekreative faciliteter (arrangementer og ophold navngivne steder i bydelen).

Resultatet viser, at *bydelen aktivitetsmæssigt er ganske velintegrerede i resten af København*. Godt 60% foretager sig et eller andet udenfor bydelen mindst et par gange om ugen – besøg, bytur, indkøbstur o.l. Det samme tal for aktiviteter i bydelen er omkring 50%. Der er dog et par pct. flere som foretager sig et eller andet i bydelen hver dag end udenfor.

Disse tal er sammenlignelige med en undersøgelse foretaget i Sønderborg i 1996. Her oplyste ca. 75% af respondenterne at de var en tur i centrum i al fald en gang om ugen (Hvidtfeldt 1999). Altså lidt mere end det antal beboere i Kgs. Enghave som tager til København. At flere bruger byens centrum i Sønderborg kan dog i nogen grad forklæres med at en del af undersøgelsens respondenter selv boede i centrum.

Figur 5.6: Beboernes aktivitetsmønster



Beboerne er også ganske flittige brugere af bydelens grønne områder. Mere end 25% oplyser at de i al fald en gang om ugen går tur i området ved Karensminde. Lidt færre, godt 20% er lige så ofte i Valbyparken. Havnen og Vestre Kirkegård bruges ikke så ofte som rekreativt område. Som det ses af kortet (figur 6.2) er de to sidstnævnte

områder også noget vanskeligere tilgængelige. Der er langt til Vestre Kirkegård, og hvis man vil ned og gå i havnen skal man enten en ordentlig bid ud ad Bådehavnsgade eller man skal krydse Sydhavnsgade og om bag de nye high-tec virksomheder som ligger der.

Beboerne er at dømme ud fra disse svar lidt hyppigere turgængere end borgerne i Sønderborg. Her oplyste ca. 20% at de ca. 1 gang om ugen eller oftere gik tur i en af byens parker (Hvidtfeldt 1999).

Forskelle mellem delområderne

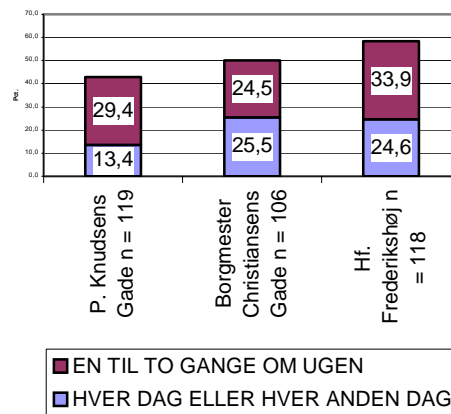
Der er ikke den store forskel i hvor ofte beboerne fra de forskellige delområder er udenfor Kgs. Enghave. Der er lidt flere beboere i P. Knudsens Gade som meget ofte er udenfor bydelen.

Frederikshøj er det område hvor man oplyser oftest at være på besøg, indkøb eller bytur i bydelen. Næsten 60% har en af disse aktiviteter i bydelen ugentligt imod godt 40 i P. Knudsens Gade, som er det område, hvor man sjældnest bruger bydelen på denne måde.

Nogenlunde samme tendens ses på spørgsmålet om brug af byens parker og deltagelse i arrangementer

o.l. Det er respondenterne i Hf. Frederikshøj som oftest går tur eller deltager i noget i bydelen og respondenterne i P. Knudsens Gade, der sjældnest har nogen af disse aktiviteter.

Figur 5.7: Besøg, shopping, bytur i bydelen

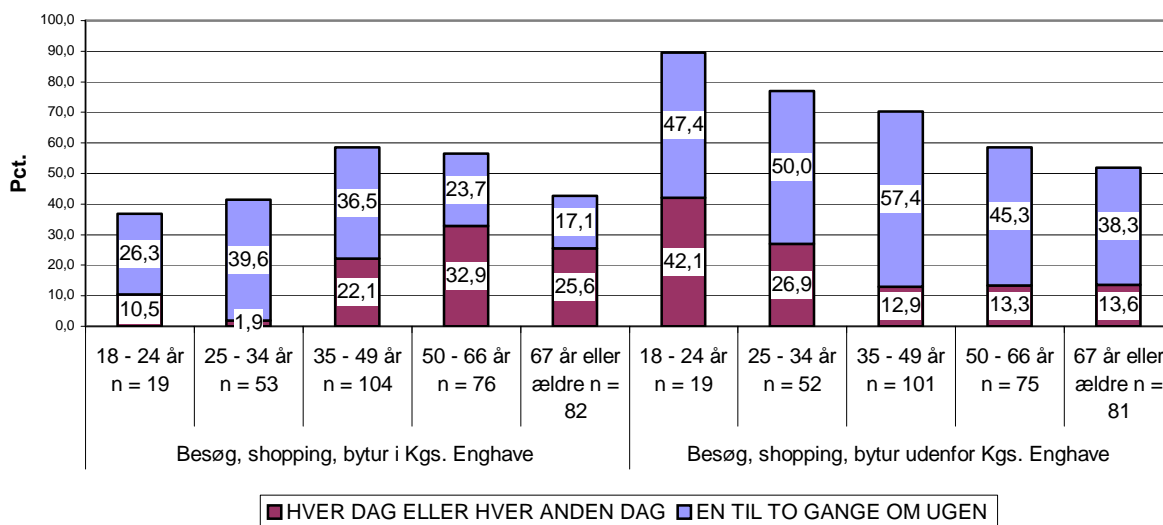


Aldersforskelle i aktivitetsmønstre

Alder har en del at sige for i hvilken udstrækning man har sit sociale liv i Kgs. Enghave eller i København. *Især de unge bruger København mere end bydelens øvrige beboere.* 89,5% af de som er under 25 år oplyser at de er i København for at besøge venner, shoppe eller gå i biografen mindst et par gange om ugen. Procenten falder støt indtil pensionsalderen, hvor 51,9% bruger København et par gange om ugen eller mere.

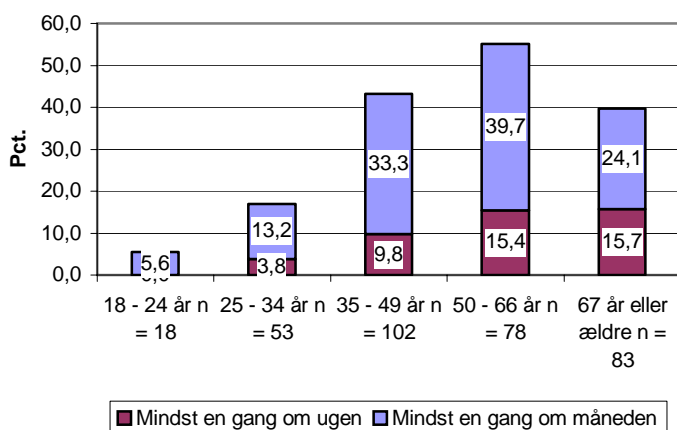
Tendensen er næsten modsat hvad angår brugen af Kgs. Enghave. Fordelingen er knap så ”smuk”. *De yngre årsgange bruger bydelen klart mindre end de midaldrende,* men der er alligevel flere i den helt unge gruppe under 25 som bruger bydelen hver dag end blandt de 25 – 34 årige. Og selv om tendensen er, at brug af bydelen stiger med alderen, så bruger pensionisterne alligevel bydelen mindre end aldersgrupperne fra 35 – 66 år.

Figur 5.8: Besøg, shopping, bytur og alder



Mønsteret gentager sig i forhold til deltagelse i arrangementer i bydelen. Frekvensen er noget lavere, men det er tydeligt at se, at de yngste deltager mindst og at deltagelsen stiger indtil pensionsalderen, hvorefter der sker et mindre fald. Dog kun i antallet som deltager mellem en gang om måneden og en gang om ugen. Som man kan se af figur 5.9 er antallet af personer i grupperne fra 50 til 66 år og 67 år og mere som deltager i noget i bydelen en gang om ugen stort set det samme.

Figur 5.9: Deltaget i arrangement i bydelen



Men i modsætning til deltagelse i arrangementer og sociale aktiviteter synes brugen af bydelens rekreative områder ikke at hænge sammen med alder. Forskellene mellem de forskellige aldersgruppers brug af havnen, Vester Kirkegård og de grønne områder i bydelen er små, usystematiske og ikke signifikante.

Børnefamiliernes brug af byrummet

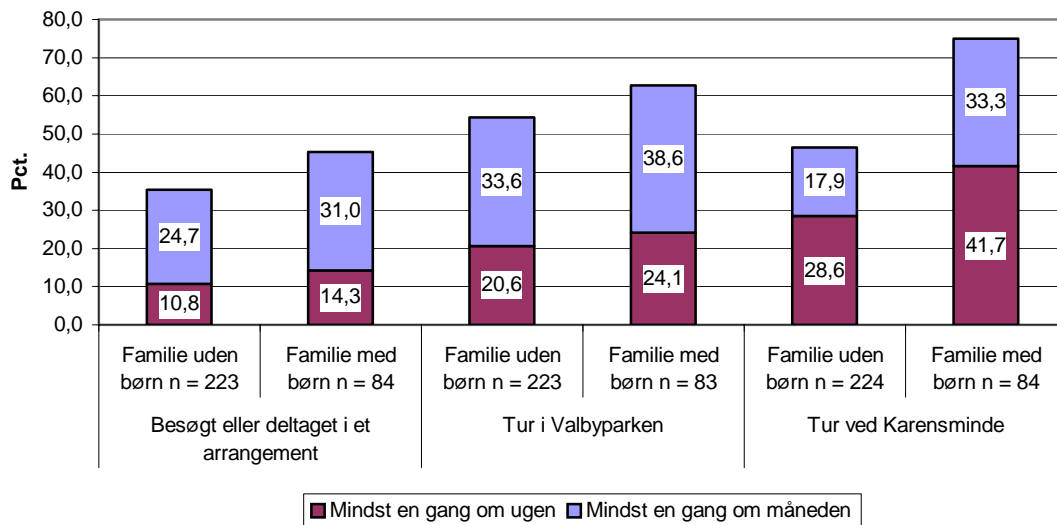
Børnefamilierne bruger både Valbyparken og området omkring Karensminde hyppigere end de familier, der ikke har børn. Det er især tydeligt for området ved Karensminde, hvor både biblioteket og børnenes dyremark befinder sig. Her oplyser 75% af

børnefamilierne at de er i al fald en gang om måneden. Det samme tal for familier uden børn er 44,7%.

62,7% af børnefamilierne er i Valbyparken mere end en gang om måneden. Det er et fald på 12,2% i forhold til antallet af børnefamilier, der opholder sig ved Karensminde, men det er stadig flere end de 54,2% af familierne uden børn, som kommer her.

Der er også *lidt flere børnefamilier, der deltager i arrangementer i bydelen* mere end en gang om måneden. 45,3% af børnefamilierne deltager mere end en gang om måneden imod 35,5% af familierne uden børn.

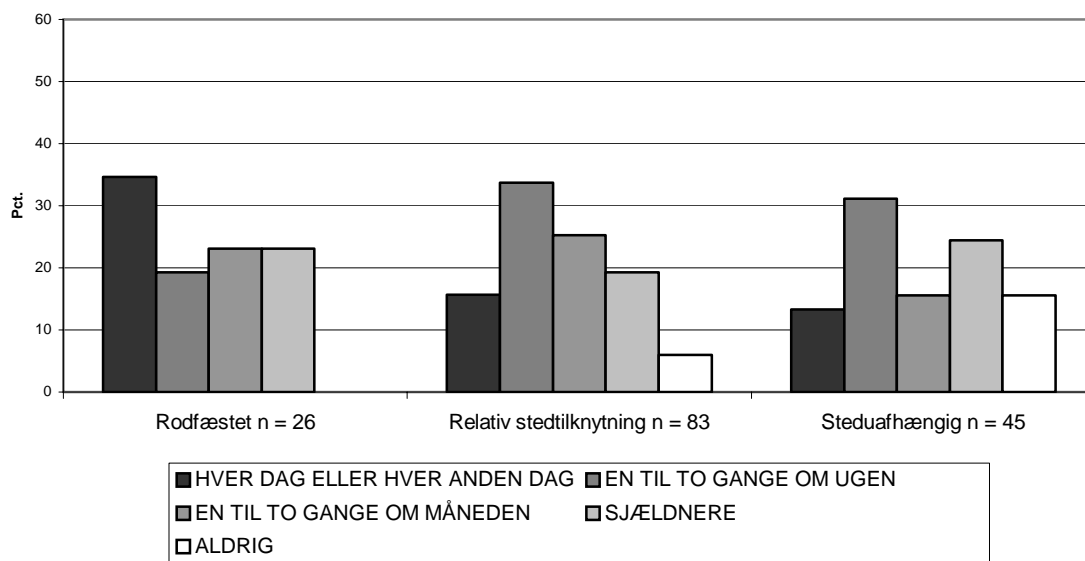
Figur 5.10: Brug af rekreative områder fordelt efter familietype



Stedtilknytning og brugen af byrummet

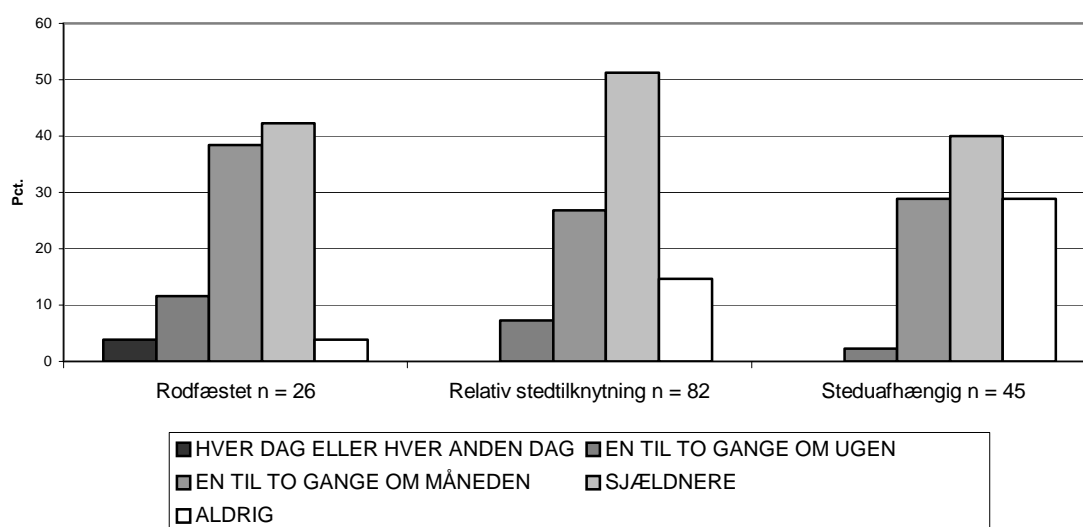
Stedtilknytning har ikke overraskende også en vis betydning for hvor meget bydelen bruges. Der er ganske vist ikke den store forskel på hvor mange der er på shoppingtur eller besøg i bydelen i løbet af en uges tid, men hvis man føler sig rodfæstet sker det oftere hver eller hver anden dag. Og de steduaafhængige svarer oftere end de øvrige, at de kun meget sjældent eller aldrig har foretaget sig nogle af disse ting i Kgs. Enghave.

Figur 5.11: Besøg mm. i bydelen fordelt efter stedtilknytning



Stedtilknytningen har også en betydning for hvor ofte man deltager i arrangementer i bydelen. De rodfæstede deltager hyppigst, de relativt tilknyttede noget mindre, og blandt de steduaafhængige er der flere som aldrig har deltaget i arrangementer i bydelen.

Figur 5.12: Været til arrangement i bydelen fordelt efter stedtilknytning



Konklusion

Kgs. Enghave er et boligkvarter som på en gang har sit eget lokale liv og er velintegreret i København. Beboerne bruger bydelen til sociale aktiviteter næsten så hyppigt som de bruger København, og der er ikke den store forskel mellem undersøgelsens tre områder.

Det har heller ikke noget at sige om borgerne har bil eller ikke. De mest markante forskelle finder man mellem aldersgrupper, mellem børnefamilier og de øvrige familier og mellem mennesker med forskellig følelse af at høre til i kvarteret. De yngre har i højere grad deres sociale liv med venner, byture og lignende udenfor bydelen og børnefamilierne bruger bydelens rekreative faciliteter hyppigere end de øvrige beboere. Og de der føler sig stærkt bundet til bydelen bruger den også mere end de, der har et mere løst forhold til Kgs. Enghave.

6. Holdninger til trafik

Hovedformålet med spørgeskemaundersøgelsen var at undersøge hvordan borgerne oplevede trafikproblemerne i bydelen. En del af spørgsmålene sigtede mod at relatere trafikforholdene i bydelen til andre kvaliteter ved byrummet. Disse spørgsmål er behandlet i forrige kapitel. Herudover omhandlede en del af spørgeskemaet alene trafik som levevilkår. Respondenterne blev præsenterede for en række udsagn om trafikken i Kgs. Enghave, som de kunne erklære sig enten helt eller delvist uenige eller enige i.

Inspirationskilden til spørgsmålene var primært den trafikpolitiske diskussion som hovedsageligt foregik i kvarterløftprojektets trafikgruppe, men også emner som havde været diskuteret i lokalavisen ”Sydvest Folkeblad” eller emner, som blev nævnt af flere af vores informanter i forundersøgelsen.

Et centralt tema var gener i form af **utryghed** for voksne, utryghed for børn, **trafikstøj**, **luftforurening** og utryghed ved **trafikos**. Et andet tema var om biltrafikken virkede **hæmmende for børns udfoldelse** og for **egen mobilitet**, og om biltrafikken **isolerer bydelen** (ofte nævnt af de trafikpolitiske aktive). Desuden spurgte vi om der burde gøres mere for at bedre biltrafikens forhold for ikke at tvinge respondenterne til kun at tage stilling til negative vurderinger. Vi spurgte om bilerne for ofte holdt i kø, om der var **for mange hindringer for biltrafikken**, om **der burde tages mere hensyn til biltrafikken** når man laver byplanlægning i København og om **der tages for meget hensyn til biltrafikken** i Kgs. Enghave (omvendt bias).

Vi bad også respondenterne om de følte sig trygge eller utrygge en række navngivne steder i Kgs. Enghave og om at tage stilling til om en række forslag til forbedring af trafikforholdene i bydelen var en god eller en dårlig ide. Også disse spørgsmål var inspireret af trafik-kvarterløftgruppens arbejde og af den generelle offentlige debat i kvarteret. De forslag man kunne tage stilling til var således bl.a. et ofte nævnt forslag om **rundkørsel i krydset ved P. Knudsens Gade, Ellebjergvej** og Sjælør Boulevard, hvor der har været en del trafikulykker. Et andet ofte omtalt forslag er at omlægge krydset ved **Mozarts Plads**, hvor der ganske vist er få som kommer til skade, men hvor borgerne føler sig meget utrygge. Andre emner, som har været offentligt diskuteret er et ønske om en **station på banen til Sverige**. Man har diskuteret et forslag om etablering af den **”Grønne Nerve”**, dvs. et grønt strøg gennem bydelen (en mindre del er gennemført i skrivende stund (2002)), **lavere hastigheder** både på de mellemstore veje og på de store (P. Knudsens Gade), **forbud mod tung trafik** i P. Knudsens Gade, **Borgbjergvej som gågade/bilfri gade** og forskellige **trafikale omlægninger ved skolerne** (foreslået af forældrerepræsentanter).

Endelig var der også en række uddybende spørgsmål om hvordan trafikken kan være generende. Her lod vi os især inspirere af en undersøgelse af støj, som Vejdirektoratet gennemførte for Århus Kommune i 1999. Vi spurgte således om man var **generet af støj fra vejtrafik** i boligen med lukkede og åbne vinduer og når man færdedes på gaden, og **i hvilket tidsrum** man fandt støjen generende, når man opholdt sig i boligen. Der var ligeledes en række spørgsmål om **hvilken virkning** støj fra vejtrafik havde for respondenterne; om de blev stressede, havde søvnproblemer, åbnede vinduer mindre end ellers, om de følte sig forstyrrede ved samtaler eller når de hørte radio og så TV og endelig om de brugte boligens rum på anden måde end tilsigtet pga. støj fra vejtrafik. Herudover bad vi respondenterne oplyse om de følte sig generet af **snavs eller dårlig luft** på grund af vejtrafikken. Disse spørgsmål vil blive diskuteret til sidst i dette kapitel.

Spørgsmålene var formuleret som udsagn, respondenterne kunne erklære sig enige eller uenige i.⁹ Derfor illustrerer en stor del af figurerne antallet af enige overfor an-

⁹ Spørgsmålene blev udformet i samarbejde med Gallup.

tallet af uenige. Ved ikke og hverken/eller svar er udeladt af figurerne, men kan beregnes ved at lægge procenten af positive og negative svar sammen og trække resultatet fra 100%. Et hurtigt overblik fås ved at se længden af søjlen som illustrerer både positive og negative svar.

Undersøgelsens hovedresultater

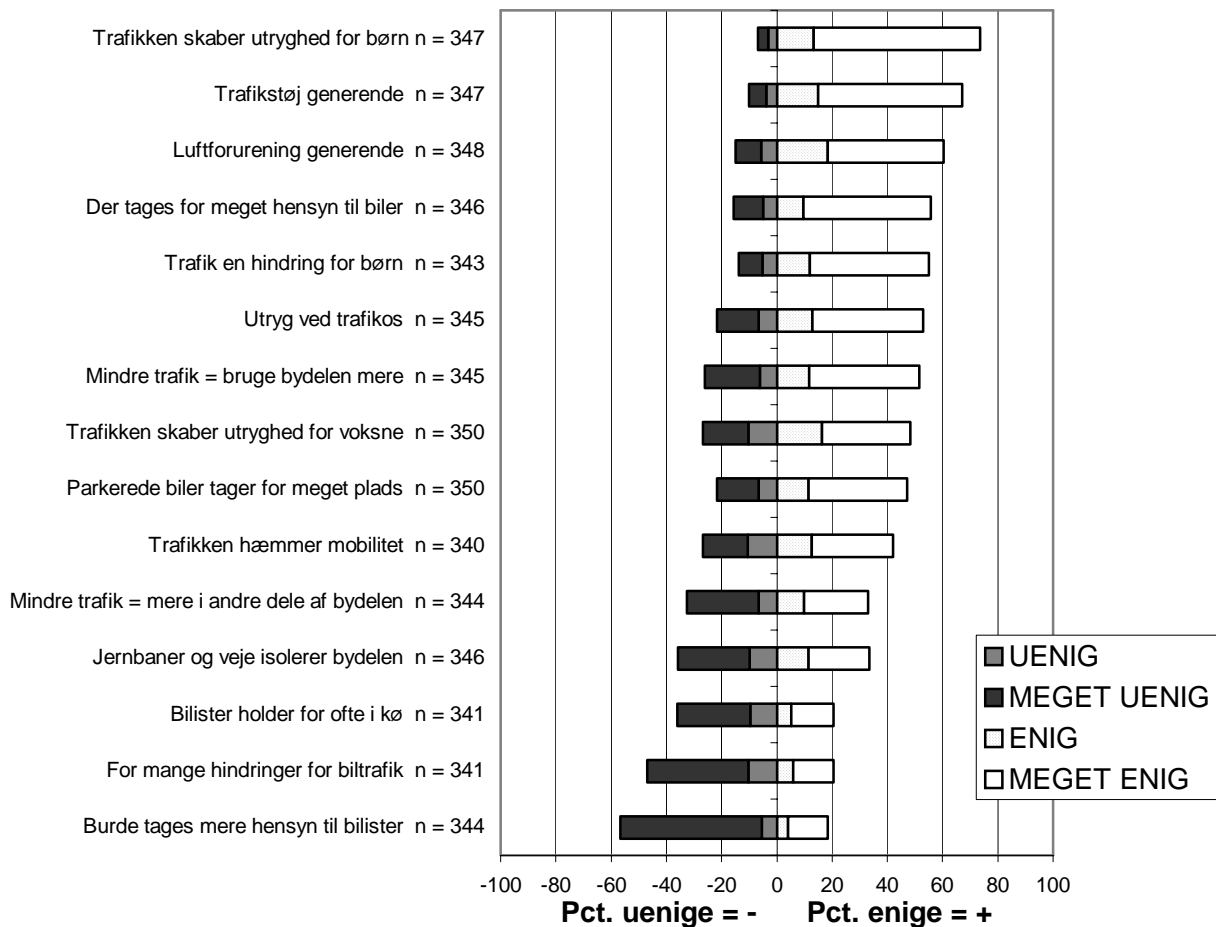
Som det fremgik af kapitel 5, er der *flest der anser trafik som bydelens største problem*. Mere end 71% synes trafikken på de store gennemfartsveje er dårlige eller meget dårlige. Eneste andet problem, som næsten lige så mange synes er dårligt eller meget dårligt er ”sociale problemer”. Det er bemærkelsesværdigt, når man tager i betragtning, at Kgs. Enghave er en af de bydele i København, hvor der er flest sociale problemer samlet på et sted (Bohn; Andersen 2001).

Trafikforholdene på de mellemstore veje kommer på en tredjeplads. Lige knap halvdelen (47%) synes forholdene her er dårlige eller meget dårlige.

Der kan således ikke herske meget tvivl om, at trafikforholdene i Kgs. Enghave er noget, som påvirker levevilkårene i bydelen i negativ retning.

Undersøgelsesresultatet viser klart, at *børnenes forhold og støjen fra trafikken er de største årsager til utilfredshed med trafikken*. 74% mener at trafikken gør det utrygt for børn at færdes i bydelen. Kun 7% er uenige. 55% mener børns udfoldelsesmuligheder hæmmes. 13% er ikke enige.

Figur 6.1: Trafik som levevilkår



På andenpladsen kommer trafikstøjen i bydelen. 68% føler sig generet af trafikstøj når de færdes udendørs. 10% synes ikke det er noget stort problem.

Trafikken gør også borgerne i Kgs. Enghave utrygge. *53% er utrygge ved trafikosens* virkning på helbredet, og *48% føler sig utrygge når de færdes i bydelen*. Der er dog også en del, som ikke deler flertallets uro. 21% af respondenterne er ikke bekymrede over trafikosen og 26% synes ikke det er utrygt at færdes i bydelen.

Ganske mange mente også, at *mindre trafik ville få dem til at bruge bydelen mere*. 37,4% var enige i, at mindre trafik ville få dem til at sidde mere ude om sommeren eller oftere gå tur i bydelen og dens grønne områder. En hel del – 32,9% – mente dog det ikke ville have den store betydning, og et flertal mente ikke, de ville opholde sig oftere i andre dele af Kgs. Enghave end der hvor de selv bor.

I spørgeskemaet var der to spørgsmål hvor man blev bedt om at udtrykke sin holdning til trafikplanlægning og bilisme. Spørgsmålene var formuleret forskelligt, således at der i det ene tilfælde skal svares ja og i det andet nej, hvis man for eksempel synes der tages for meget hensyn til biltrafikken. Denne fremgangsmåde er valgt, fordi spørgsmål hvor man beder folk om at tage stilling for eller imod et udsagn kan påvirke svarene, især hvis man spørger til forhold, som en del ikke har klare holdninger til i forvejen (Olsen 1995).

Spørgsmålenes formulering har tilsyneladende ikke haft den store betydning for besvarelserne i dette tilfælde. *56% synes der er blevet taget for meget hensyn til bilerne i Kgs. Enghave*, og 57% synes ikke der skal tages mere hensyn til bilerne i København. 18% synes der burde tages mere hensyn i København og 16% er uenige i at der er blevet taget for meget hensyn i Kgs. Enghave.

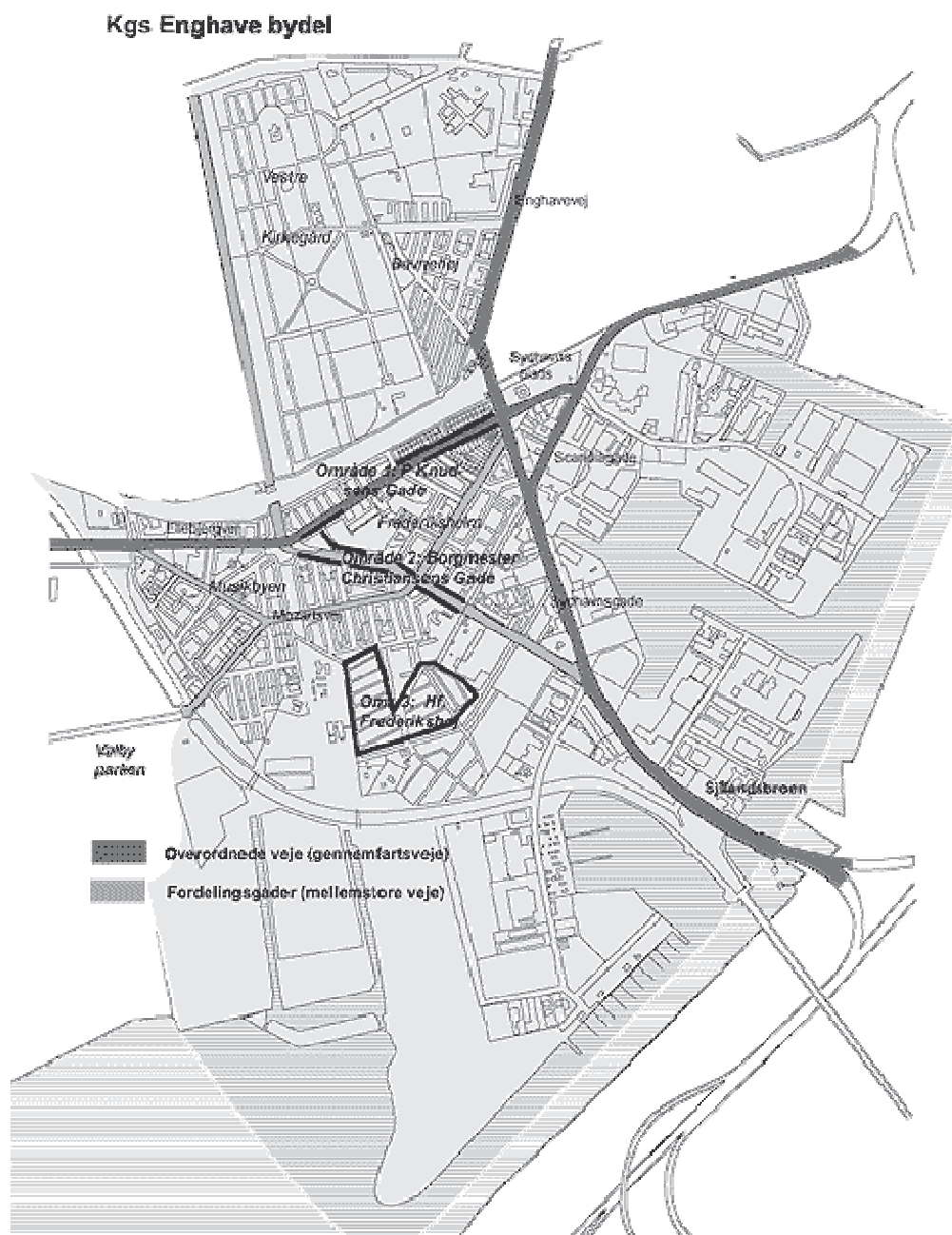
Bydelens ”tryghedsgeografi”

Ikke alle dele af Kgs. Enghave er udsat for lige meget trafik. Som nævnt i indledningen er der stort set ingen biltrafik i haveforeningen, men også i det øvrige Kgs. Enghave er der store forskelle. Som det fremgår af nedenstående figur er især Sydhavnsgade og Sjællandsbroen med omkring 50.000 biler dagligt i hver retning overordentligt belastede. Her bor imidlertid ikke mange mennesker. Langt flere er derfor plaget af trafikken i P. Knudsens Gade og Ellebjergvej, hvor der dagligt passerer ca. 35.000 biler. Støjgenerne her er desuden også sammenlignelige bl.a. fordi den tætte bebyggelse på begge sider af gaderne får dem til at virke som en slags ”støjcanon”. Støjen er således med sine 73,3dB en smule højere i P. Knudsens Gade end i Sydhavnsgade, hvor den ”kun” er 73,0dB (Bohn; Andersen 2001).

Selv om spørgeskema-undersøgelsen tydeligt viser en sammenhæng mellem mængden af trafik og oplevelsen af utryghed ved trafikken, ses det også at den ikke er lineær. Ikke mærkeligt er det især i krydsene, mange oplever utryghed, og kun sekundært ved de meget trafikerede gader. Men hverken antallet af ulykker¹⁰ eller af biler ved krydset ved Mozarts plads berettiger i sig selv til, at så mange føler sig utrygge netop her. Fra de kvalitative interview ved vi, at en del synes netop dette kryds er meget uoverskueligt, bl.a. fordi vigepligtsforholdene ikke umiddelbart er logiske.

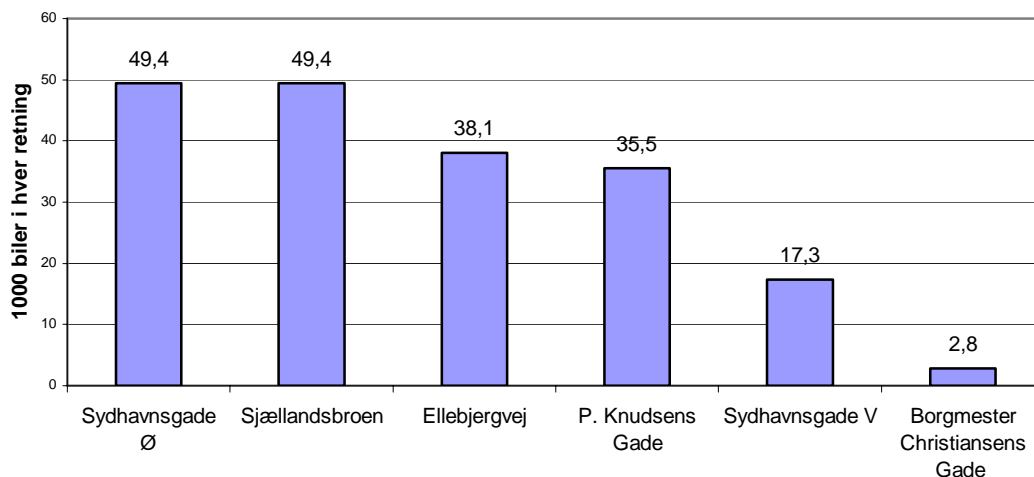
¹⁰ se Bohn; Andersen 2001

Figur 6.2: Kgs. Enghave med undersøgelsens delområder

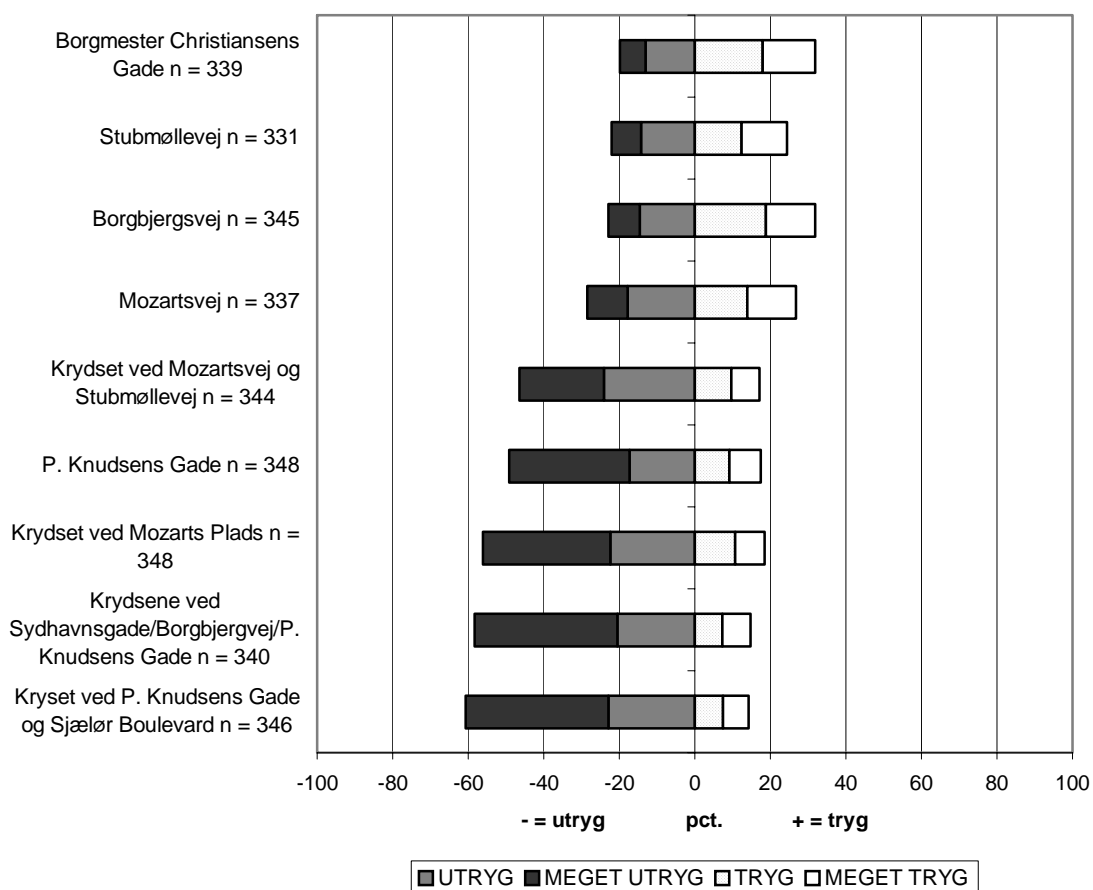


Figur 6.3: Trafikmængde i Kgs. Enghave

Kilde: Stadsingeniørens direktorat 1999



Figur 6.4: Tryghed forskellige steder i Kgs. Enghave



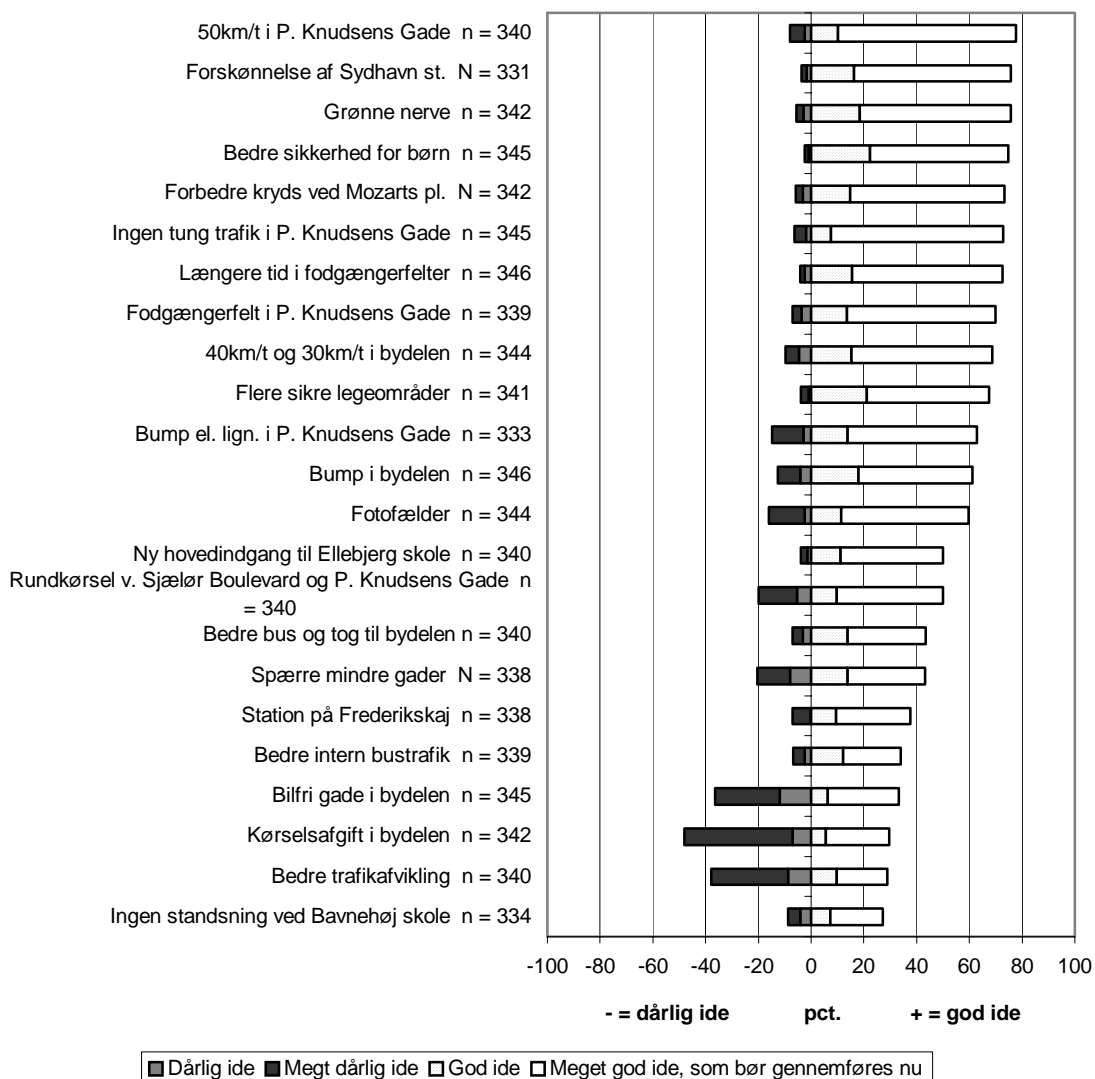
Trafikken i Borgmester Christiansensgade er også kun en brøkdel af trafikken i fx. P. Knudsensgade. Alligevel siger 19,7%, at de er utrygge ved at færdes her, hvilket er blot er lidt mindre end halvdelen af de 49,1%, der føler sig utrygge i P. Knudsensgade. Der bliver ikke foretaget løbende trafikmålinger på Mozartsvej og Stubmøllevej,

men trafikmængden her er nogenlunde sammenlignelig. Som det ses, er antallet som føler sig meget eller noget tryk her også sammenlignelig. Fra de kvalitative interview ved vi, at en forklaring på utrygheden i de mindre trafikerede gader kan være, at man ofte oplever biler, der kører med høj fart, fordi gaderne er lange og uden hindringer for biltrafikken.

6.2 Holdninger til trafikregulering

I 1997 blev det besluttet at Kgs. Enghave skulle være **kvartperløftområde**. Indsatsen skulle rettes bredt mod kvarterets problemer. Samtidig skulle borgerne aktivt inddrages i beslutningsprocessen. 3 indsatsområder blev meget tidligt identificeret, nemlig trafik, boliger og beskæftigelse. Borgerne har siden mødtes på en række konferencer og diskuteret forslag til forbedringer af trafikken, og siden en er alternativ græsrodsbevægelse opstået, den såkaldte agenda 21 gruppe. Både konferencerne og græsrodsgruppen har diskuteret og foreslået en række tiltag til forbedring af de trafikale forhold. I spørgeskemaet blev respondenterne bedt om at tage stilling til en række af disse forslag.

Figur 6.5: Forbedringsforslag



Resultatet viser at der er et massivt flertal for at ændre reguleringen af trafikforholdene både på de overordnede veje og internt i bydelen.

78% mener at *hastigheden på P. Knudsens Gade*, som leder trafikken fra Holbæk-motorvejen videre mod Københavns centrum, *bør sænkes fra de nuværende 60 til 50 km/t*. Lidt færre, 73% synes man bør *forbyde den tunge trafik at køre ad P. Knudsens Gade*. Gennemføres dette forslag, må lastbiler over 3500kg totalvægt i stedet køre ad den såkaldte centrumforbindelse over Amager og videre ind ad Sydhavnsgade og Vasbygade, hvor der kun bor ganske få mennesker. 63% mener det ville være en god ide at lave fysiske foranstaltninger som for eksempel vejindsnævninger eller chikaner for at få bilisterne til at overholde hastighedsgrænserne når de kører ind ad P. Knudsens Gade.

Forslaget om rundkørsel i krydset ved P. Knudsens Gade og Sjælør Boulevard har opbakning fra præcist 50% af de adspurgte. 19,9% er imod.

Kvarterløftplanens forslag om et grønt strøg (Den grønne Nerve) i det indre af bydelen er også populært. Forslaget går bl.a. ud på at omdanne bydelens to handsgader, Borgbjergvej og Mozartsvej til et grønt strøg med gadeindsnævninger og grøn beplantning. 77% af de adspurgte synes det er en god ide. Mindre opbakning har et forslag om at omdanne Borgbjergvej og Mozartsvej til bilfri gader. 34% kan støtte det forslag, 36% er imod.

Et stort flertal af de adspurgte går ind for lavere hastighed på bydelens indre gader, bedre forhold for børnene og længere tid i fodgængerfelterne. 69% synes hastigheden i bydelen skal ned til 40km/t på de mellemstore gader og 30km/t på de små boligveje. Kun 9% er imod. 68% vil have flere sikre legeområder til børn, 74% vil have bedre sikkerhed for børnene for eksempel ved etablering af skolepatruljer og følgeordninger. 72% synes fodgængere skal have længere tid til at krydse gaderne i de lysregulerede fodgængerfelter.

I de fleste tilfælde er der stor enighed blandt beboere. Undtagelserne er det ovenfor nævnte forslag om at gøre handelsstrøget bilfrit, men også ideen om kørselsafgifter deler sindene. Næsten halvdelen af de adspurgte, 49,9% er imod kørselsafgifter, knap 1/3, 30% går ind for at bilister skal betale for at køre igennem Kgs. Enghave.

Det ses også at der er forskel på hvor mange som har en holdning til de forskellige spørgsmål. Således er der for eksempel kun få, som mener noget om en station på Frederikskaj, om den interne busstrafik eller om forholdene ved Ellebjerg og Bavnehøj skole. Men det store flertal har en holdning til hvad der kan gøres i P. Knudsens Gade, til "Den grønne nerve" til bilernes hastighed etc.

6.1 Holdningsforskelle

Forskelle mellem delområderne

Det er naturligt at de mest kritiske holdninger til trafikken på de overordnede veje findes i P. Knudsens Gade. Gaden hører selv til kategorien "overordnede veje" og er det mest trafikbelastede af de tre delområder. 72,2% af området beboere synes at trafikforholdene i gaden er "meget dårlige", 5,6% finder dem "dårlige". Kun 10,3% synes forholdene er "gode" eller "meget gode". Holdningen er næsten den samme i Frederikshøj. Her synes 61,7% at forholdene er "meget dårlige" og 15% at de er dårlige. I alt er 76,7% kritiske her imod 77,8% i P. Knudsens Gade. 9,3% af beboerne i Frederikshøj synes trafikforholdene på de overordnede veje er gode. *Forskellen mellem disse to områder er således primært, at de kritiske er lidt mere kritiske i P. Knudsens Gade end i Frederikshøj.*

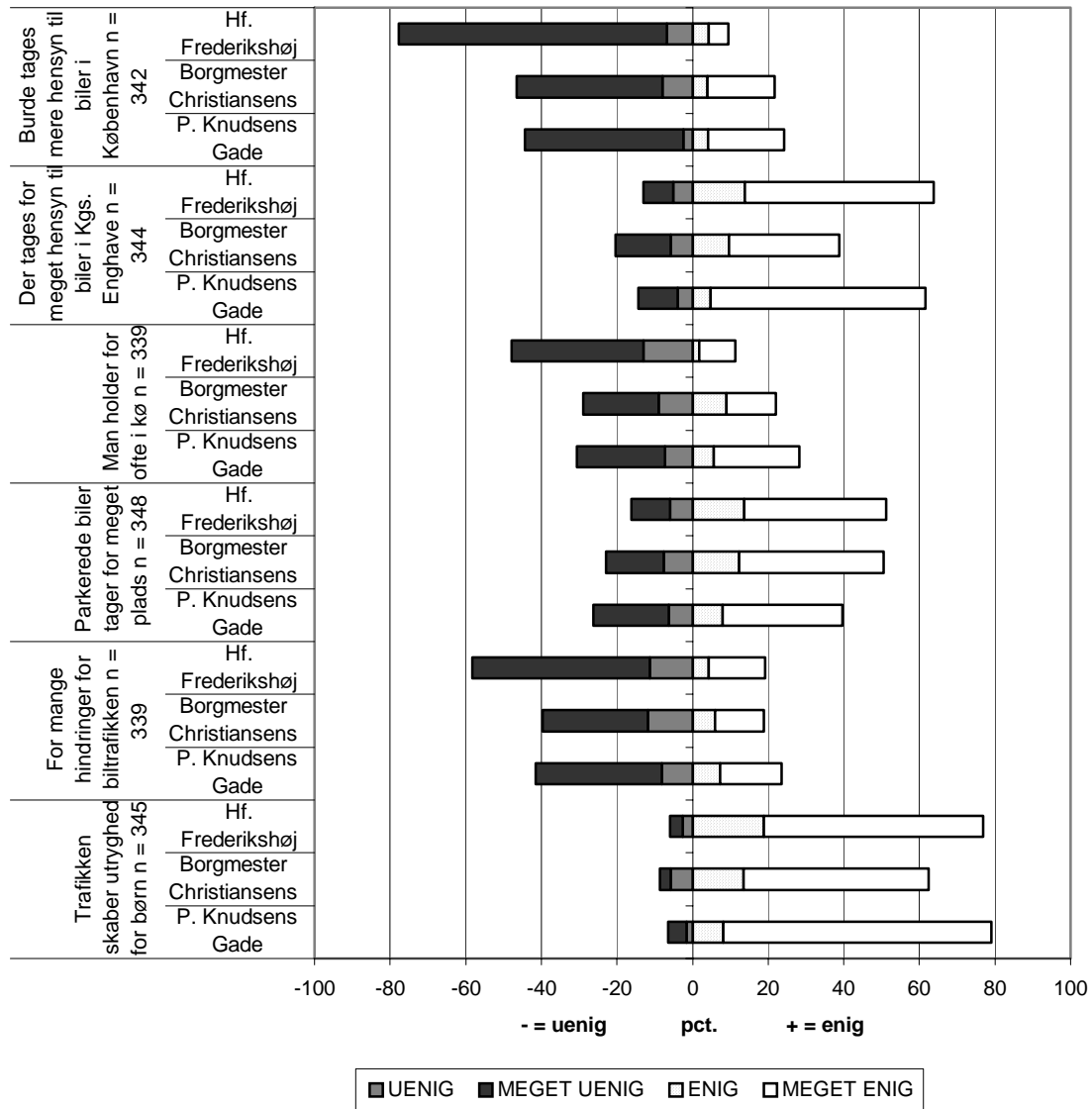
Den generelle holdning er knap så kritisk i Borgmester Christiansens Gade. Her er 26,4 enige om, at forholdene er meget dårlige, 15,1 mener de er dårlige – i alt 41,5% er altså kritiske. 15,4% synes forholdene er gode.

Mønsteret er nogenlunde det samme mht. de mellemstore og små bolig-gader. Alle borgere er mere kritiske, men det er igen beboerne i Frederikshøj og P. Knudsens Gade som er mest kritiske. Forskellen mellem P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade finder man dog primært på antallet som synes forholdene er gode. 52,9 er kritiske i Frederikshøj, 44% i P. Knudsens Gade og 41,5 i Borgmester Christiansens Gade. I Borgmester Christiansens Gade synes 32,1% at forholdene på de mellemstore gader er gode. De samme tal for P. Knudsens Gade og Frederikshøj er hhv. 23,2% og 18,2%

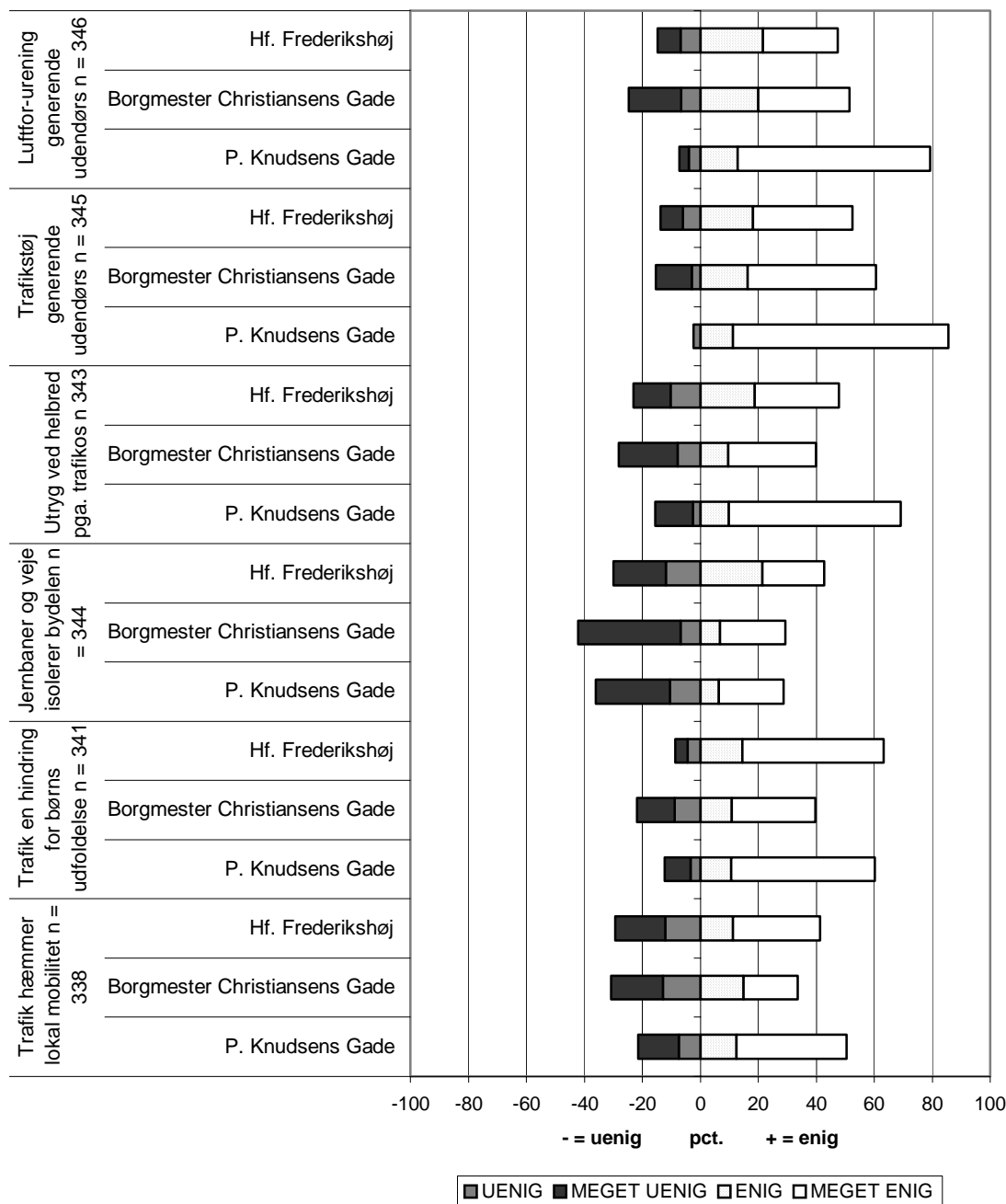
Forskellene viser sig også når man ser på hvilke trafikale problemer respondenterne synes der er. Især i forhold til støj, luftforurening og utryghed svarer flere kritisk i P. Knudsens Gade end begge de to øvrige områder. Beboerne i P. Knudsens Gade tror også oftere, at de vil bruge byen mere, hvis der kommer mindre trafik – og de føler sig også mere hæmmede i deres lokale mobilitet af trafikken. En undtagelse herfra er holdningen til parkerede biler. Her er man mindre kritiske i P. Knudsens Gade end de øvrige delområder.

Men på en række andre områder er beboerne i Frederikshøj mere kritiske ifht. bilisme end øvrige. Det er mest tydeligt i forhold til den generelle holdning til trafikpolitik. Frederikshøjs beboere er de, som oftest udtrykker kritik af hvor stort hensyn der tages til bilisme i byplanlægningen. Man er også oftere uenig i, at bilister holder for meget i kø. Det er også her, flest mener bydelen isoleres fra det øvrige København af veje og jernbaner, og her den største kritik er af trafikens virkning for børn. Det sidste skyldes dog at børnefamilier er mere kritiske, og at der bor flere børnefamilier i Frederikshøj end de øvrige områder. Dette resultat modsvares da også af, at færrest i Borgmester Christiansens Gade er enige i, at trafikken skaber utryghed for børn eller hindrer deres udfoldelse. Her bor der kun få børnefamilier.

Figur 6.6: Trafik som levevilkår - fordelt på delområder



Figur 6.7: Trafik som levevilkår - fordelt på delområder



Bilejerskab og trafikpolitiske holdninger

Det er naturligvis af stor interesse om bilejere er mindre kritiske ifht. trafikforholdene i bydelen. Som man kunne forvente er det tilfældet, men forskellene er små og ikke signifikante.

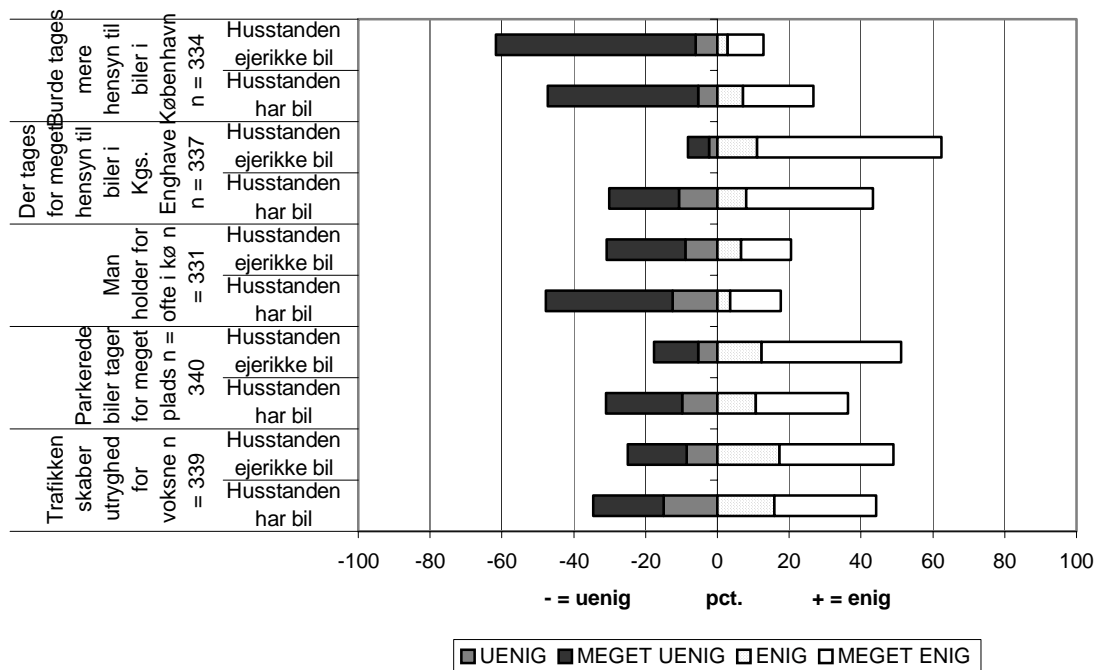
Der er dog et par tilfælde hvor der viser sig en forskel også mellem bilejere og ikke bilejere uanset brug af bilen. Den mest interessante forskel er måske holdningen til byplanlægningens prioritering af privatbilisme. Her er der noget færre blandt bilejerne, som synes det har taget overhånd.. Målt på de to spørgsmål om hensynet til bilerne er der mellem 15 og 20% flere der er skeptiske overfor favorisering af biltrafik blandt ikke-bilejere end blandt bilejere. Alligevel er der ikke tale om en egentlig mod-

sætning mellem de to grupper. I begge tilfælde er der langt flere bilskeptikere end folk med det modsatte standpunkt.

Forskellen mellem bilister som bruger bilen til jobrejsen og de, som ikke gør er også ganske lille, og består primært i, at de, der ikke kører bil udtrykker deres kritik stærkere end de, som gør. 57,4% af de, der ikke kører er stærkt utilfredse med forholdene på de store gennemfartsveje, 11,8% noget mindre – i alt 69,2%. De samme tal for de, som kører bil til arbejdet er 47,8% stærkt kritiske, 15,2% moderat – i alt 63%.

Forskellen er noget større mellem de, som ofte og de som sjældent bruger bilen i fritiden. De, som bruger deres bil et par gange om ugen i fritiden er i 67,3% af tilfældene kritiske, mens de, som bruger bilen ca. et par gange om måneden er det i 82,3% af tilfældene.

Figur 6.8: Trafik som levevilkår - fordelt efter bilejerskab



Den holdningsforskel der var mellem de, som bruger bilen meget og de, som bruger den mindre genfindes ikke på spørgsmålene om hvordan trafikken i bydelen generelt opleves. Vi fandt eksempelvis ingen sammenhæng mellem den opfattelse at biltrafikken skaber utryghed – hverken for bør eller voksne – og hvordan man bruger bilen i fritiden og til arbejdsrejsen, hvis man har en bil.

Generelt kan man altså konkludere, at der ikke er nogen stærk sammenhæng mellem holdninger til trafik og måden man bruger sin bil på, og at der *også blandt bilejerne er et flertal, der er stærkt kritisk indstillet til trafikforholdene i Kgs. Enghave.*

Familietypens betydning

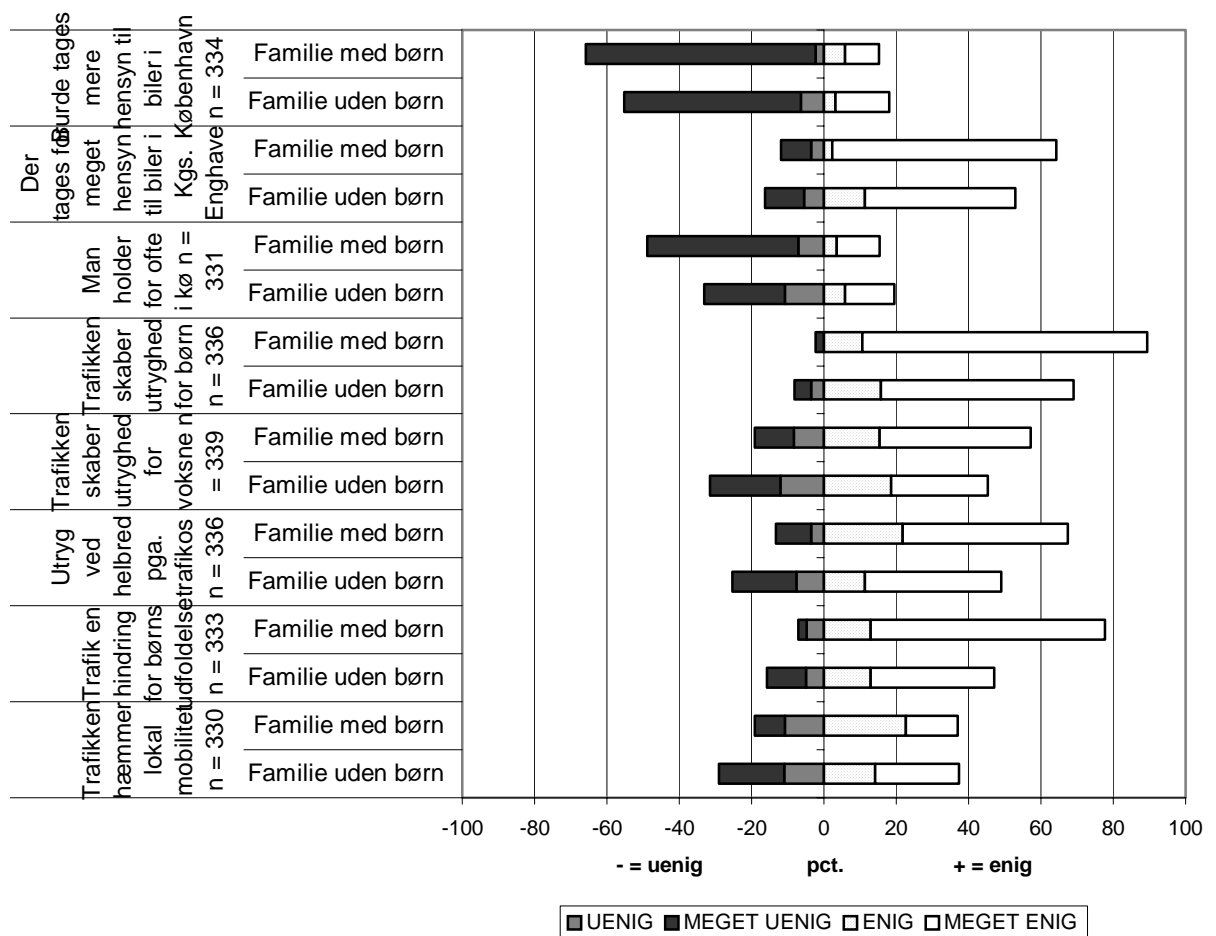
Der er stor sammenhæng mellem holdninger til bydelens kvaliteter og om der er børn i respondentens familie. *Børnefamilierne er generelt mere kritiske end ikke-børnefamilier.* Dette gælder alle forhold, hvor der kan registreres en signifikant for-

skel mellem familier med og uden børn – ikke mindst når respondenterne vurderer trafikforholdene i bydelen.

85,5% af børnefamilierne synes forholdene er dårlige eller meget dårlige på de store gennemfartsveje – 78,3% synes de er meget dårlige. 67,2% af de respondenter, der ikke bor i børnefamilier er kritiske, og en relativt mindre del af disse (52,2%) vælger at svare, at forholdene er meget dårlige på de store gennemfartsveje.

Holdningerne til forholdene på de mellemstore veje i bydelen fordeler sig på nogenlunde samme måde. 63% af børnefamilierne svarer at forholdene er dårlige eller meget dårlige. 40,1% af ikke-børnefamilierne svarer kritisk.

Figur 6.9: Trafik som levevilkår - fordelt på familietype



Tendensen i respondenternes vurdering af forholdene i de små boligkvarterer er den samme; her er der blot flere positive end negative tilkendegivelser fra begge grupper.

Holdningerne til trafikrelaterede levevilkår er også stærkt påvirket af om der er børn i familien eller ikke. Det viser tydeligst i forhold til holdninger til en række af de mere konkrete spørgsmål end i forhold til generel indstilling til bilisme.

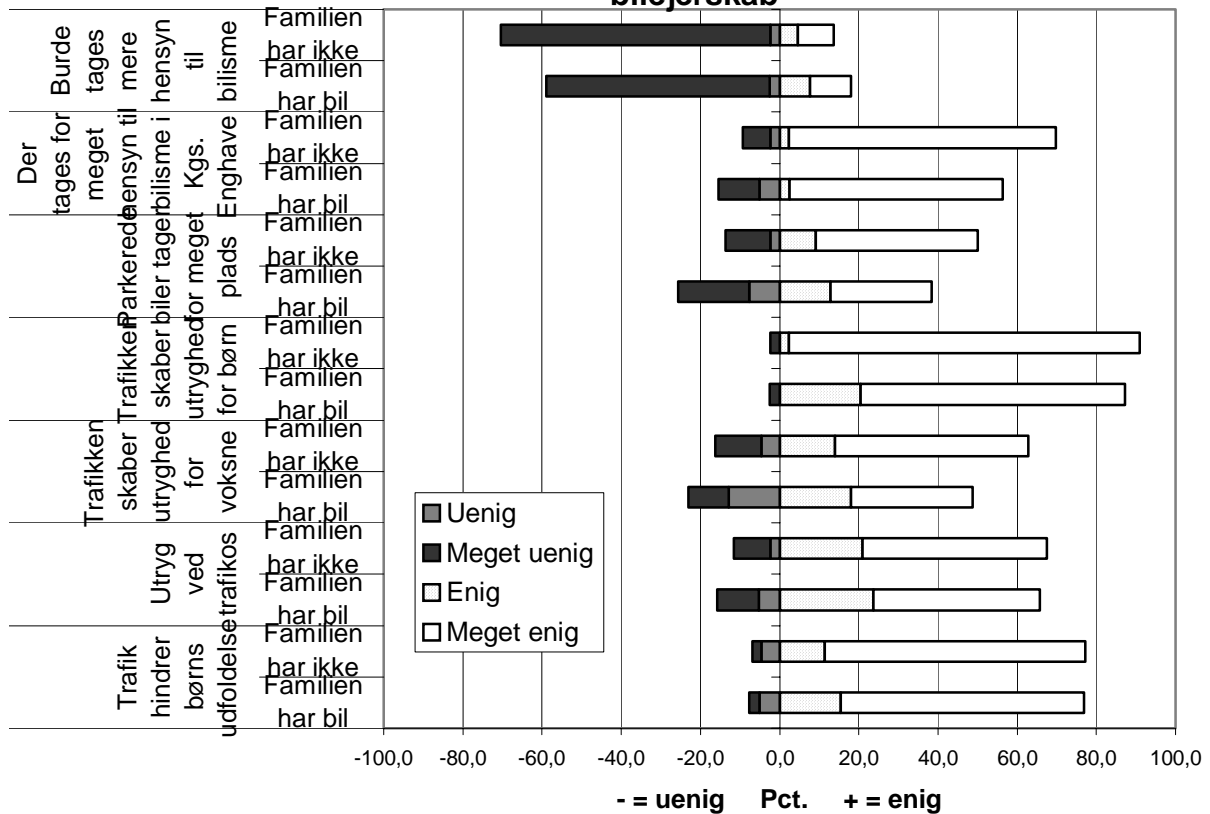
Således er der ganske vist flere i børnefamilierne, som mener hensynet til bilismen har taget overhånd end i de øvrige familier, men forskellene er moderate. På det mere konkrete spørgsmål om utryghed ved bilernes forurening og om trafikken gør det svært at komme omkring i bydelen (egen lokalmobilitet) er der noget større forskel.

Der er flere som bor i en familie med børn, der er utrygge og føler sin lokale mobilitet hæmmet.

Endnu mere tydeligt bliver det, når spørgsmålene går på trafikens virkning på børns levevilkår. 77,6% af respondenterne fra børnefamilier mener således trafikken hindrer børns udfoldelsesmuligheder. Kun 47% fra familier uden børn deler denne holdning. Det er dog stadig et stort flertal af de som har en holdning; kun 15,6% af respondenterne fra familier uden børn mener ikke, at trafikken er en hæmsko for børnenes udfoldelsesmuligheder.

Disse resultater er bemærkelsesværdige set i lyset af, at børnefamilier hyppigere end de øvrige familier også er bilejere – bortset fra blandt de mest velhavende. Bilejernes mere positive indstilling til bilisme er umiddelbart svær at få øje på hos børnefamilierne selv om de ofte også tilhører kategorien bilejere. En del af forskellene er dog synlige hvis man skelner mellem børnefamilier med og uden bil, som det ses af figur 6.9a.

Figur 6.9a: Trafik som levevilkår - fordelt efter familietype og bilejerskab



Holdningerne til de områder, som direkte vedrører børn og trafik er ikke stort anderledes blandt børnefamilier med eller uden bil. Lige mange i begge grupper synes at trafikken hindrer børnenes udfoldelse og næsten lige mange at den også skaber utryghed for børnene. Bilejerskab har heller ingen betydning for utrygheden ved bilos. Bilosen var ellers et område som adskiller børnefamilierne fra de øvrige beboere i Kgs. Enghave.

Men på spørgsmålet om hensyn til biler og utryghed for voksne genfindes den forskel der også er mellem bilejere og ikke-bilejere generelt, selv om den er noget min-

dre. På disse generelt-trafikipolitiske spørgsmål kan man altså konstatere at det både har indflydelse om der er børn i familien og om familien har bil.

Holdninger og alder, køn og økonomisk situation

Vi fandt *kun sjældent og kun små sammenhænge mellem respondenterne alder, køn og økonomiske situation og holdninger til trafik*. Der var således ingen sammenhæng mellem alder og holdning til trafikforholdene på de store, mellemstore og små gader i bydelen og heller ikke mellem alder og hvordan trafikken i bydelen generelt opleves. Eneste undtagelse var trafikens virkning på børns tryghed, men her viste kontrol for børnefamilier, at forskellen alene skyldes, at børnefamilier er hyppigere i nogen aldersgrupper end i andre.

Kønsforskellene er også ganske små, men dog entydige. I alle tilfælde hvor der er en målbar forskel, er kvinderne mere kritiske end mændene. Hvor for eksempel 67,1% af mændene synes trafikforholdene på de store gader er noget, der gør bydelen dårligere at bo i, er det 75,2% af kvinderne. Der er ligeledes flere kvinder, som synes at hensynet til bilismen er gået for vidt, at trafikken hindrer børns udfoldelse og som er utrygge ved trafikosens virkning på helbredet.

Den eneste entydige og signifikante sammenhæng mellem personlig indkomst og holdninger til bydelens kvaliteter fandt vi på spørgsmålet om den kollektive trafik. Jo højere indtægt, jo færre som er glade for den kollektive trafikdækning af bydelen. Og krydstjek i fht. bilejerskab viser, at forskellen i al fald ikke alene kan skyldes, at der er flere bilejere blandt de, som har en højere personlig indtægt. Forskellen mellem de, der tjener godt og de øvrige er også synlig blandt bilejere og ikke-bilejere hver for sig.

Umiddelbart peger respondenterne svar på en mulig svag sammenhæng mellem trafikforholdene på de store og især de mellemstore gader og både husstandsindkomst og husstandens restbeløb. Sammenhængen svækkes dog ganske betydelig når der kontrolleres for bilejerskab, og den genfindes heller ikke på spørgsmålet om egen oplevelse af husstandens økonomi. Den forskel vi fandt kan altså hovedsagelig tilskrives at de, som har den højeste husstandsindkomst også oftere er bilejere. Også her må man derfor sige, det ikke er muligt at påvise en sikker sammenhæng mellem holdninger og økonomi.

Tilsvarende fandt vi kun ringe sammenhæng mellem indkomst og holdninger til trafikken generelle betydning for levevilkårene i bydelen. Alt i alt må vi således konkludere, at vores undersøgelse ikke peger på nogen sammenhæng mellem økonomiske forhold og holdninger til trafik.

Opsamling

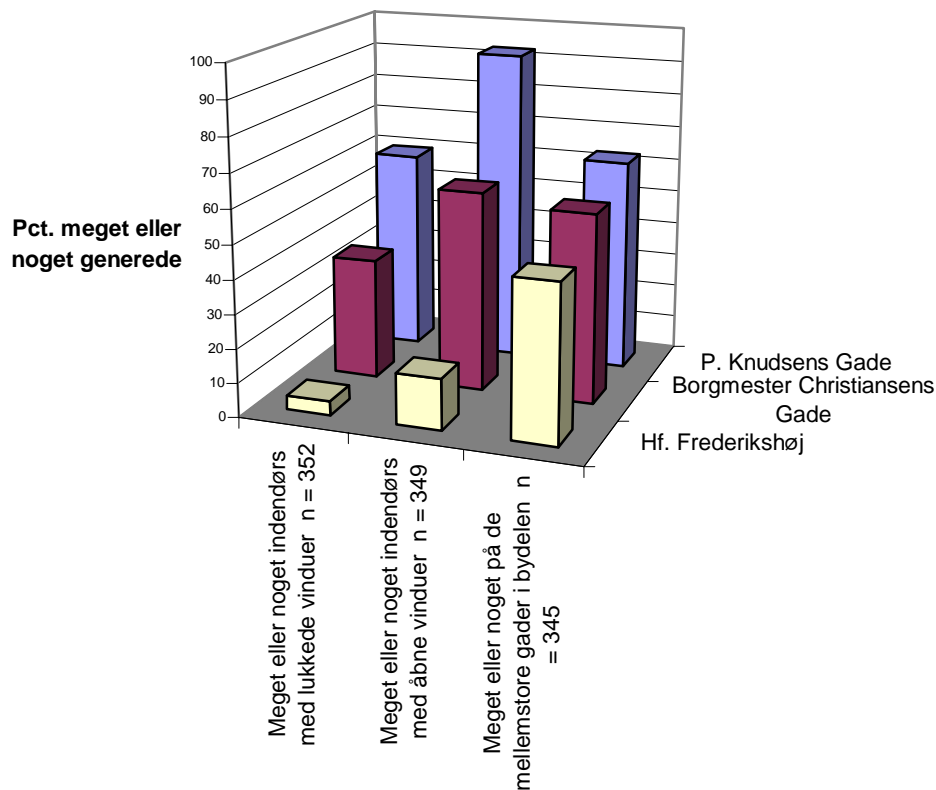
Der er stor enighed om at trafikforholdene på de store og mellemstore veje er dårlige, om at trafikken skaber utryghed og hæmmer især børns, men også voksnes brug af bydelen, og at der bør gøres noget ved det. *Den generelle indstilling er mest kritisk i Frederikshøj, mens den konkrete kritik oftest udtrykkes af de, som har problemerne tættest inde på livet, dvs. beboerne i P. Knudsens Gade*. Desuden fandt vi, at børnefamilier og ledige var mere kritiske end gennemsnittet og at det kun i enkelte tilfælde havde betydning om husstanden havde bil eller ikke. Vi fandt ingen sammenhæng mellem alder, køn eller økonomisk situation.

6.2 Hvordan generer trafikken?

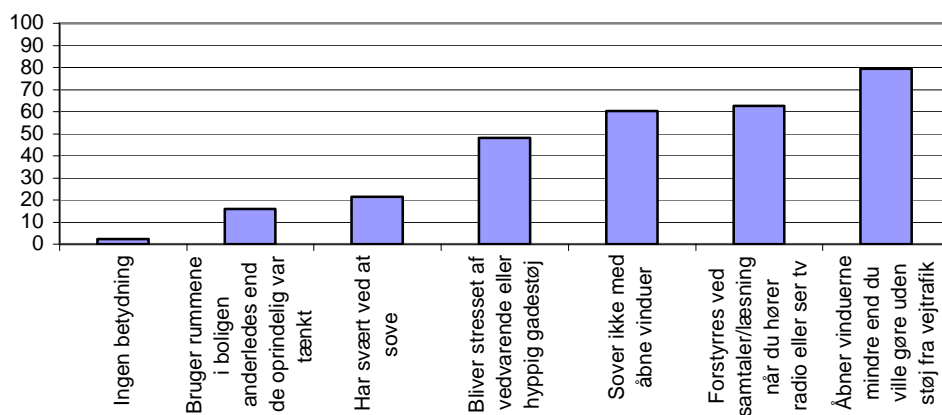
Den mest umiddelbare gene af vejtrafik (ud over skader som følge af trafikuheld) er formentlig støj, især i egen bolig. Det er oplagt, at den vedvarende støjpåvirkning fra trafik reducerer boligens rekreative muligheder, og det afspejler sig da også i svarene.

Det fremgår tydeligt af figur 6.10, at der er flere beboerne i både Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade som føler sig generet af trafikstøj, når de åbner vinduerne. I Borgmester Christiansens Gade er der ikke megen forskel på antallet, som synes støjen generer i lejligheden og når de færdes i bydelen. Især i P. Knudsens Gade kan man altså tale om, at *støjen fra vejtrafikken i bydelen forringer beboernes brug af deres egen bolig.*

Figur 6.10: Oplevelsen af støjgener fordelt på delområderne



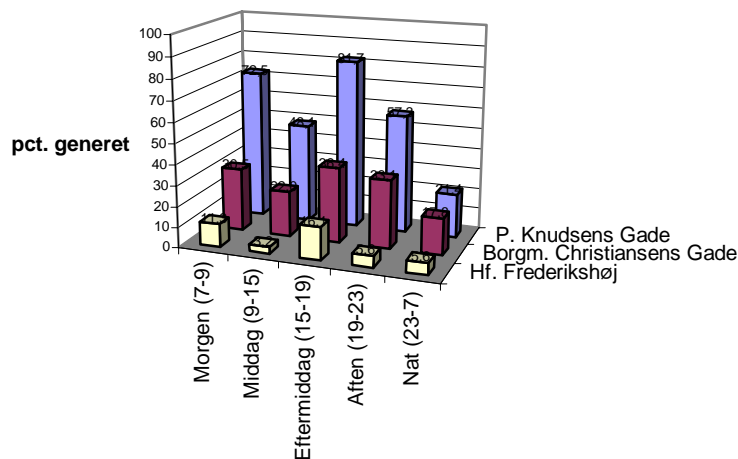
Figur 6.11: Betydningen af trafikstøj for beboerne i P. Knudsens Gade



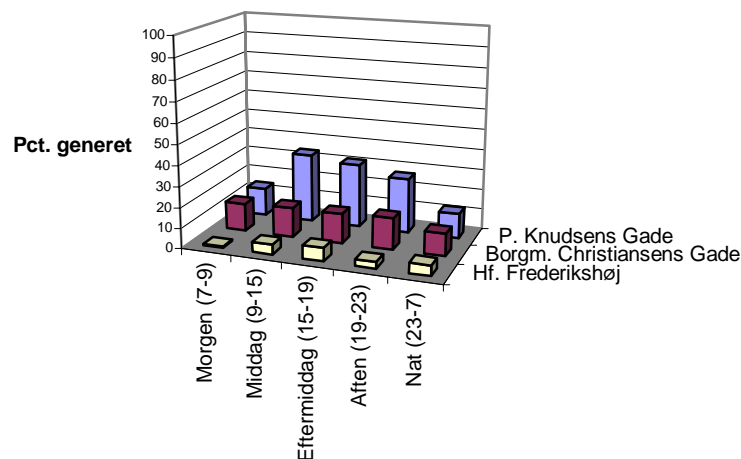
Figur 6.11 viser, at et flertal af beboerne i P. Knudsens Gade føler sig generede i det daglige af støjen fra trafik. *Næsten 80% åbner vinduerne sjældnere end de ellers ville have gjort, og mere end 60% føler sig jævnlgt forstyrret af trafikstøj, når de samtaler eller hører radio og ser tv.* Nogenlunde samme antal oplyser at de fravælger at sove med åbne vinduer, og lidt færre, 48,1% siger at trafikstøjen stresser. 21,4% klager over søvnproblemer og 16% oplyser at de bruger boligen anderledes end den var tænkt (de kan for eksempel have valgt et mindre egnet rum som soveværelse). Kun 2,3% af beboerne i P. Knudsens Gade siger, at trafikstøjen er uden betydning.

Støjgenerne er størst omkring morgen- og eftermiddagsmyldretiderne på hverdage. Det er selvfølgelig en naturlig følge af, at trafikken her er størst. Om søndagen er det kun i P. Knudsens Gade, man ser nævneværdige variationer i respondenternes opfattelse af støjgenerne.

Figur 6.12: Tidspunkt for støjgener på hverdage
n = 373



Figur 6.13: Tidspunkt for støjgener, søndag
n = 373

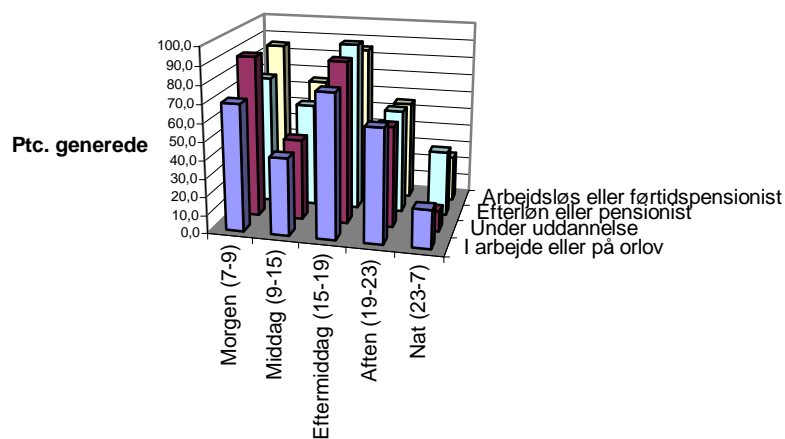


Hvem er generede

Men et andet forhold bør nok også bemærkes. Oplevelsen af støjgener på hverdage er i alle delområderne større om aftenen i perioden fra 19 – 23 end i middagsperioden fra 9 – 15. Måske skyldes en del af døgnvariationen i respondenternes svar også, at en del ganske enkelt ikke er hjemme i dagtimerne fordi de er på arbejde eller lignende.

Nedenstående figur underbygger denne antagelse. Der er tydeligvis en sammenhæng mellem arbejdsmarkedstilknnytning og hvornår på dagen, trafikken opleves mest generende. Således er der flere arbejdsløse, som siger de er generede at trafikken midt på dagen end om aftenen, mens flere af både uddannelsessøgende og de, der har arbejde synes det er værre om aftenen. Der er lige mange pensionister som synes trafikstøj er generende midt på dagen og om aftenen, nemlig 57,1%. Alle er dog enige om at det er værst i morgen- og eftermiddagstimerne.

Figur 6.14: Støjgener fordelt efter tidspunkt hverdage og tilknytning til arbejdsmarkedet
n = 338



Ikke særligt overraskende er betydningen af støj i Frederikshøj minimal. Det fremgår både af respondenternes beskrivelse af døgnnet og af deres svar på hvad støjen betyder for dem. Meget få i Frederikshøj er særligt generet af trafikstøj.

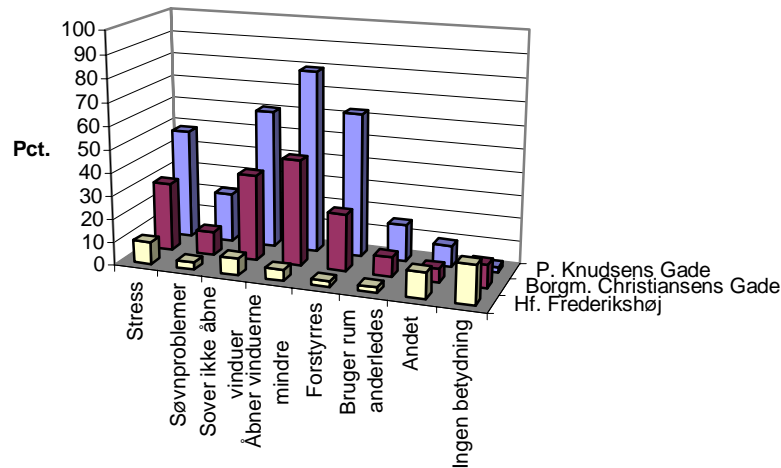
I Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade er det tydeligt, at vinduerne bliver åbnet mindre end ellers og at man føler sig forstyrret under læsning, når man ser TV og hører radio og at man bliver stresset.

Knap 4/5 (79,4%) af beboerne i P. Knudsens Gade oplyser, at de ikke åbner vinduerne så meget som de har lyst til. Lige under halvdelen (45,5%) i Borgmester Christiansens Gade har det på samme måde. 2/3 af beboerne i P. Knudsens Gade føler sig forstyrret, når de læser, ser TV og lignende, og 60,3% sover ikke med åbne vinduer her. I Borgmester Christiansens Gade føler lige under 1/4 (24,6%) sig generede og 1/3 (37,3% helt nøjagtigt) sover ikke med åbne vinduer.

Ca. 1/5 (21,4%) af beboerne i P. Knudsens Gade siger de har søvnproblemer, og 16% har valgt at bruge rummene anderledes end de oprindeligt var tænkt pga. trafik-

støj. Her er tallene i Borgmester Christiansens Gade små; 10,2% og 8,5%. I figur 6.15 nedenfor ses en samlet fremstilling af respondenternes svar i de forskellige delområder.

Figur 6.15: Betydning af støj
n = 373



Tabel 6.1 nedenfor viser at *pensionisterne i stort set alle tilfælde er de mindst generede og de ledige de mest generede*. Undtagen pensionisterne er alle nogenlunde lige tilbageholdende med at åbne vinduerne. De ledige og de uddannelsessøgende føler sig oftere forstyrrede end de der har arbejde og især end pensionisterne. De ledige føler sig oftest stressede af trafikstøjen og de har markant oftere søvnproblemer. Hvor de tre andre grupper højst i 10% af tilfældene oplyser de har svært ved at sove om natten er det mere end ¼ af de ledige som sover dårligere pga. trafikstøj. Det er også de ledige som oftest bruger boligen anderledes pga. trafikstøj. Det sker i dobbelt så mange tilfælde som blandt pensionisterne, som er den gruppe, som i næstflest tilfælde opgiver at bruge rummene anderledes end tilsigtet.

	I arbejde eller på orlov		Arbejdsløs eller førtidspensionist		Efterløn eller pensionist	Total
	Under udannelse	Under udannelse	Arbejdsløs eller førtidspensionist	Efterløn eller pensionist		
Stress	29,4	28,2	39,5	21,8	29,3	
Søvnproblemer	10,0	7,7	25,6	7,3	11,2	
Sover ikke åbne vinduer	33,3	41,0	55,8	29,1	36,4	
Åbner vinduerne mindre	45,3	53,8	55,8	29,1	45,0	
Forstyrres	27,4	41,0	53,5	18,2	30,8	
Bruger rum anderledes	7,5	7,7	18,6	9,1	9,2	
Andet	10,4	15,4	7,0	1,8	9,2	
Ingen betydning	9,5	2,6	9,3	18,2	10,1	

Grunde til at ville flytte eller blive boende i bydelen

En oplagt antagelse er, at der vil være større gennemtræk i et område, hvor det ikke er rart at bo end i attraktive boligområder. Alt andet lige må man derfor formode at en flyttestatistik vil afsløre

om et område anses for attraktivt eller ikke. Derfor kan en flytteanalyse bidrage til at undersøge betydning af for eksempel trafikpåvirkningen for levevilkårene i et område.

Der er dog andre forhold, som påvirker flyttefrekvensen end kvaliteten af et område. Kvarterets gennemsnitsalder betyder en del. Børn under en vis alder flytter sjældent selvstændigt. Men i den alder, hvor man flytter hjemmefra, påbegynder uddannelse og i det hele taget ikke er så etableret må der forventes flere flytninger. Omvendt må man antage, at især ældre, som har overstået både etablering og arbejdsliv flytter relativt sjældnere. Som det fremgår af tabel 1 og den grafiske fremstilling i figur 1 underbygges disse formodninger af data fra både København, Kgs. Enghave og de enkelte delområder.

Flyttetallene for år 2000 underbygger at trafik øger flyttefrekvensen i P. Knudsens Gade. Tabel 1 viser, at færre flyttede fra Hf. Frederikshøj end fra både Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade i år 2000. Næsten dobbelt så mange valgte at fraflytte P. Knudsens Gade som Borgmester Christiansens Gade. I forhold til H.f. Frederikshøj var antallet af fraflytninger næsten tre gange så højt.

Tabel 6.2: Antal fraflyttet fra forskellige områder i 2000 fordelt på alder ved årets slutning

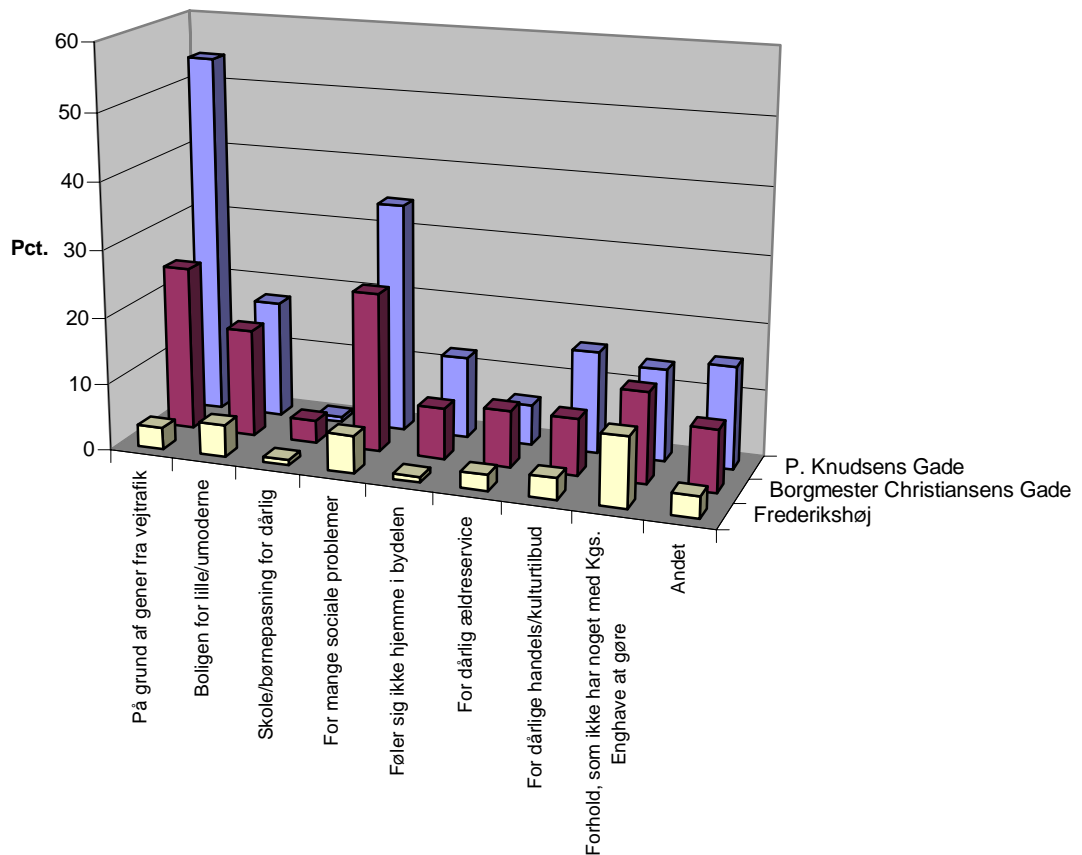
	Kgs Enghave.		H.f. Fr.høj		Borgm. Chr Gade		P. Knud Gade		Københavns Kommune	
	I alt	pct	I alt	pct	I alt	pct	I alt	pct	I alt	pct
I alt	2619	16,7	29	7,9	42	10,6	89	20,1	35813	7,2
0-17 år	323	15,1	4	4,8	6	16,7	17	20,0	5165	6,5
18-24 år	652	28,9	5	23,8	11	23,9	15	22,4	5441	9,3
25-34 år	1028	27,7	8	28,6	14	19,2	32	32,7	15420	11,8
35-49 år	400	13,9	7	5,0	8	11,9	13	13,5	6814	7,0
50-66 år	125	5,3	4	5,0	1	2,2	8	13,6	2204	3,0
67 år og ældre	91	3,8	1	6,7	2	1,5	4	10,5	769	1,3

Og forskellen mellem Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade hænger ikke alene sammen med en forskellig gennemsnitsalder i de to gader. Det er kun i ”flytte hjemmefra” alderen fra 18 – 24 år, at tallene i P. Knudsens Gade er sammenlignelige med de øvrige delområder. I alle andre aldersgrupper er antallet af fraflytninger højere. Så også folkepensionisterne i P. Knudsens Gade flytter i større omfang bort fra gaden end det er tilfældet i de øvrige områder. Det lave antal beboere i områderne gør dog, at disse delkonklusioner er noget usikre.

Spørgeskemaundersøgelsen bekræfter antagelsen om, at trafikforholdene får folk til at fraflytte P. Knudsens Gade hyppigere end det øvrige Kgs. Enghave. Figur* viser hvor mange af de tre delområders totale antal beboere som har opgivet den ene eller anden grund til at ville flytte. Og resultatet er ret entydigt: for det første er der ikke mange i det fredelige og trafikfrie Frederikshøj, som overhovedet overvejer at flytte. Men i P. Knudsens Gade opgiver over halvdelen af beboerne at de overvejer at flytte pga. trafikken!¹¹ Temmelig mange nævner også de sociale problemer i bydelen. Til sammen er disse to årsager de mest hyppige flyttegrunde både i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade.

¹¹ Vær opmærksom på, at tallene ikke kan lægges sammen for at få et præcist udtryk for hvor mange som overvejer at flytte, da man kunne angive op til tre forskellige grunde til at ville flytte.

Figur 6.16: Flyttegrunde fordelt på delområder
n = 355



6.3 Trafikulykker

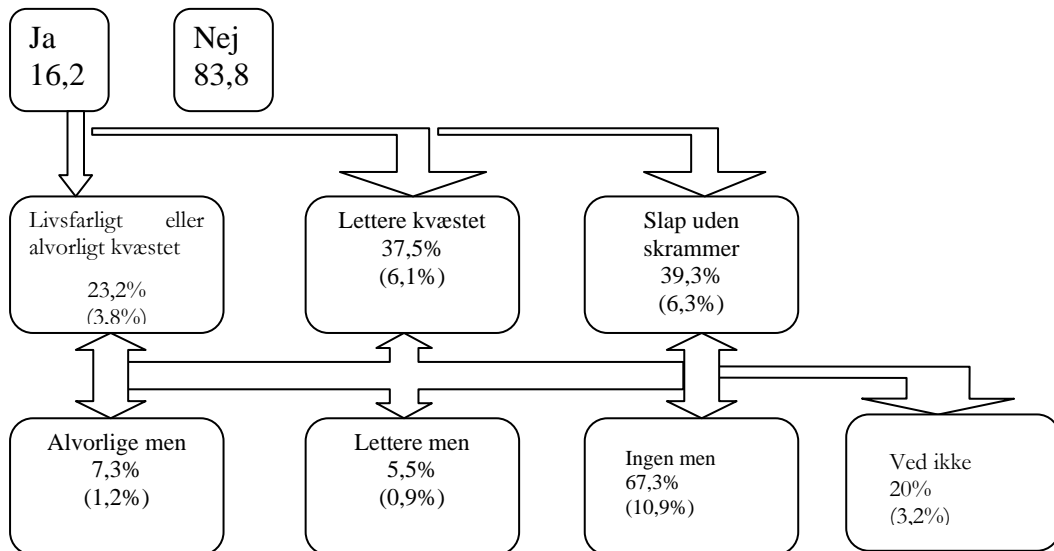
Godt 16% af de adspurgte oplyser, at de på et eller andet tidspunkt har været udsat for en trafikulykke et sted i bydelen. 23,2% af disse kom alvorligt til skade, svarende til 3,5% af de respondenter, som har svaret på spørgsmålet. 37,5% kom lettere til skade svarende til 5,6% og 34,3% slap uden skrammer (5,9% af de svarende respondenter). 13% af de der har oplevet en ulykke oplyser, at de har alvorlige eller lettere varige men efter ulykken. Det svarer til 1,9% af de besvarende respondenter. Nedenstående figur illustrerer disse fund. Tallene i parentes er andelen af ramte i pct. af besvarende respondenter – de øvrige tal er andelen af ulykkesramte som er blevet kvæstet og andelen af ulykkesramte, som har mén.

På samme tid lavede Vilstrup en generel undersøgelse af trafikulykker i Danmark. Det fremgik af denne undersøgelsen, at hver tiende af de 1.080 personer, som deltog, selv havde været udsat for et så alvorligt trafikuheld, at det krævede lægebesøg eller en tur på skadestuen. Det er altså lidt færre end de, som i Enghaveundersøgelsen opgiver at have oplevet en ulykke, hvor de kom til skade. Tallene er ikke direkte sammenlignelige¹², men giver alligevel et fingerpeg om, at beboerne i Kgs. Enghave i al fald ikke er mindre udsatte end landsgennemsnittet.

¹² I Vilstrups undersøgelse spørger man ikke til lettere eller alvorligt tilskadekomne (politiets kategorier), men til om ulykken medførte et besøg på skadestuen. Der blev spurgt til ulykker indenfor de sidste 10 år, mens Enghaveundersøgelsen ikke havde nogen tidsbegrænsning –

Figur 6.17: Udsat for trafikulykke i Kgs. Enghave

n = 321 (85,6% af respondenterne)



Forskellene mellem antallet af ulykkesramte fra de tre delområder er ubetydelige. Det samme gælder de forskellige indkomstgrupper. Derimod er der en mindre forskel mellem ulykkesofre blandt bilejere og ikke-bilejere og mellem mænd og kvinder. Det sidste kan være et resultat af forskellig adfærd blandt de to køn, men det første – at flere blandt ikke bilejerne har været udsat for en ulykke – kan ses som en ulighedspromematik. Det er i højere grad de, som ikke selv medvirker til at skabe de trafikale problemer, der kommer til skade.

Tabel 6.3: Ulykker fordelt efter bilejerskab

Bilejerskab * ULYKKE Crosstabulation

		ULYKKE		Total	
		Har ikke været udsat for ulykke i Kgs. Enghave	Har været udsat for ulykke i Kgs. Enghave		
Bilejerskab	Husstanden har bil	Count	92	13	105
		% within Bilejerskab	87,6%	12,4%	100,0%
	Husstanden ejerikke bil	Count	168	36	204
		% within Bilejerskab	82,4%	17,6%	100,0%
Total		Count	260	49	309
		% within Bilejerskab	84,1%	15,9%	100,0%

hvilket dog formentlig har størst betydning for registrering af mere alvorlige ulykker, da mindre uheld formentlig i højere grad går i glemmebogen efter en tid. Omvendt havde Enghaveundersøgelsen en geografisk begrænsning idet der alene blev spurgt til ulykker som fandt sted i bydelen.

Tabel 6.4: Ulykker fordelt efter køn

32. ER DU ..? * ULYKKER Crosstabulation

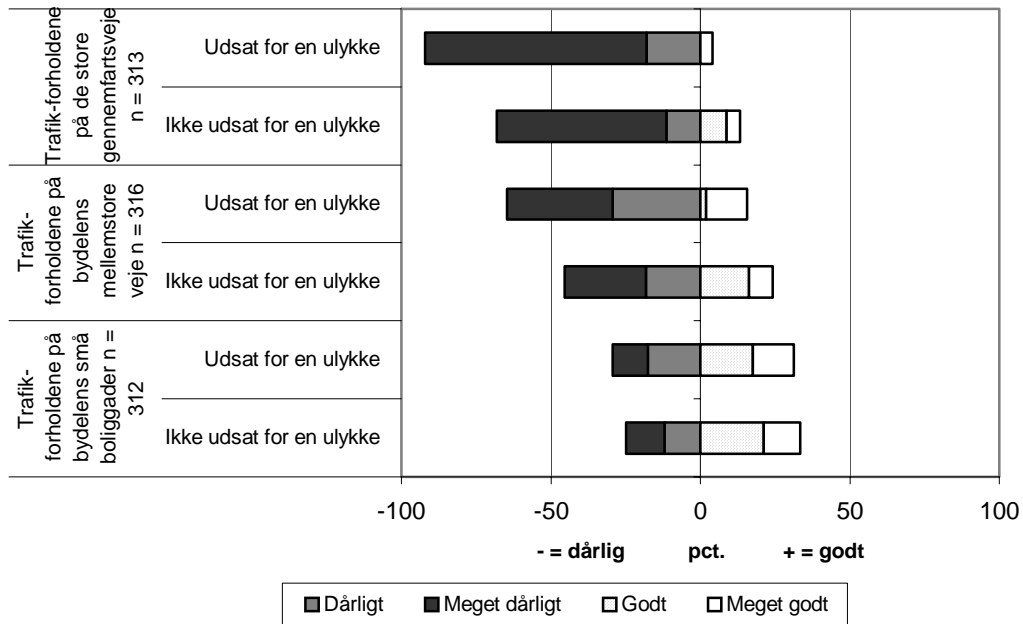
			ULYKKER		Total
			Har ikke været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave	Har været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave	
32. ER DU ..?	KVINDE	Count	161	27	188
		% within 32. ER DU ..?	85,6%	14,4%	100,0%
	MAND	Count	102	24	126
		% within 32. ER DU ..?	81,0%	19,0%	100,0%
Total		Count	263	51	314
		% within 32. ER DU ..?	83,8%	16,2%	100,0%

Der er generelt en markant mere kritisk holdning til trafik, hvis man har været udsat for en ulykke. 92% af de, som har oplevet en ulykke synes således forholdene på bydelens mellemstore veje er dårlige. Blandt de som ikke har oplevet en ulykke synes 68,1% at forholdene er ringe. De samme tal for holdningen til trafikforholdene på de mellemstore veje er 64,7% overfor 45,3%. Kun for de små bolig-gader er forskellen ringe. Her synes 29,4% af de, som har oplevet en ulykke og 24,9% af de øvrige at forholdene er dårlige. På de øvrige spørgsmål om bydelens kvaliteter er der ingen forskel mellem ulykkesofre og øvrige beboere.

Der er således ikke meget plads til tvivl om sammenhængen mellem erfaringer med trafikulykker og holdninger til trafikforholdene på de store og mellemstore veje.

Svarene viser også en sammenhæng mellem oplevelsen af byrummets æstetik og erfaringer med trafikulykker. 46,1% af de, som har oplevet en ulykke er kritiske, 25,5% positive. Blandt de, som ikke har oplevet en ulykke fordeler holdningerne sig med 33,2% kritiske og 34,3% positive.

Figur 6.18: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt efter erfaringer med ulykker

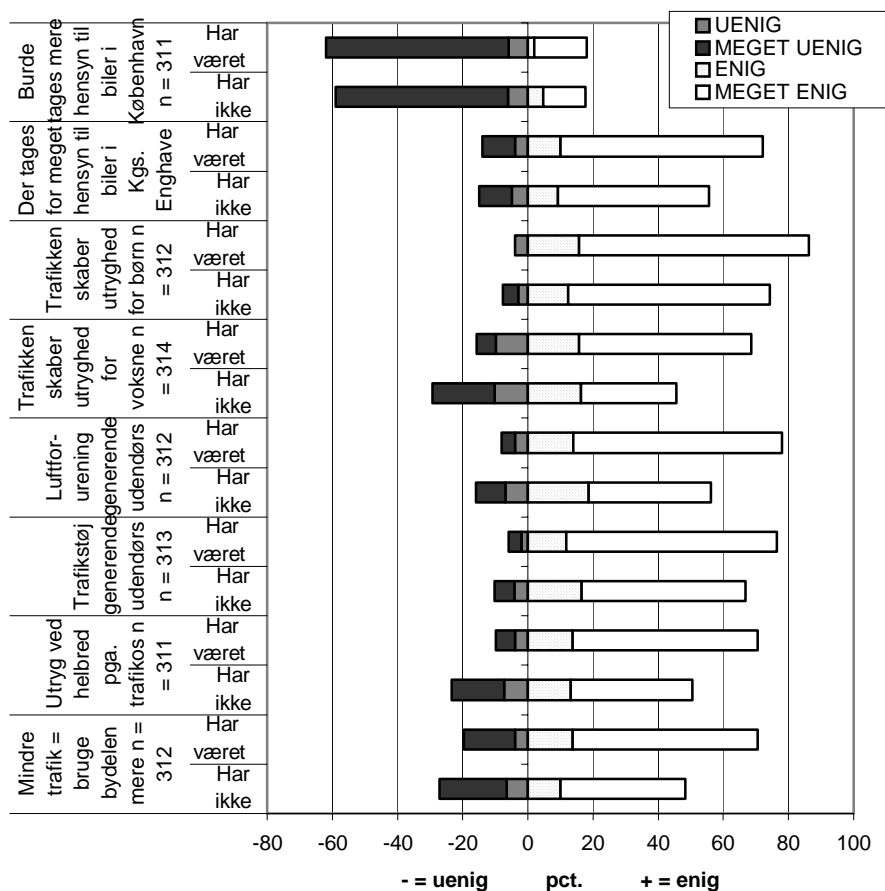


Ikke overraskende svarer de som har oplevet en ulykke hyppigere end de øvrige at trafikken skaber utryghed for både børn og voksne. Men holdningen er også mere kritisk til luftforurening, trafikstøj, ligesom trafikken også i højere grad synes at lægge en dæmper på lysten til at bruge bydelen mere.

Som det ses af figur 6.18 er der også en smule flere blandt ulykkesofrene, der synes der tages for meget hensyn til bilismen i Kgs. Enghave. Forskellen genfindes imidlertid kun i meget ringe grad på spørgsmålet om hensynet til biler i København.

Alt i alt må man dog sige, at erfaringer klart synes at afføde ikke bare større utryghed, men også en generelt mere negativ holdning til bilisme og bilismens virkninger på lokalområdet.

Figur 6.19: Trafik som levevilkår - fordelt efter erfaringer med ulykker



Konklusion

Trafikken er det som beboerne hyppigst nævner som et forhold der forringer livskvaliteten i bydelen. Bestyrelsen af dette understreges af, at det eneste andet forhold, som nævnes med en tilnærmelsesvis tilsvarende hyppighed er de sociale problemer. Og som det fremgår af kapitel 4 er de sociale problemer i Kgs. Enghave betydelige.

Der er desuden bred enighed om trafikkenes negative virkninger. På stort set alle spørgeskemaets spørgsmål svarede langt den overvejende del af respondenterne at trafikken skabte problemer. Enigheden understreges yderligere af, at selv den gruppe som også har fordele af biltrafikken mobilitetsfordele er stærkt kritisk overfor virkningerne af biltrafikken i bydelen.

Trafik synes især at skabe problemer på 6 områder. Ofte nævnes at trafikken skaber utryghed for børn. Herefter følger støjrproblemer, problemer for børns udfoldelsesmuligheder, utryghed ved forurening, negative virkninger for mobiliteten og for anden brug af bydelen (bl.a. fordi bilerne tager plads) og til sidst voksnes utryghed.

Støj er det næsthøjest nævnte problem ved trafikken. Trafikstøj skaber stress og forstyrrer andre aktiviteter. Nogle oplever også problemer med at sove. Støjen forringer boligens anvendelighed. Man åbner sjældnere vinduer og enkelte bruger boligen anderledes pga. støj.

Trafikanlæggenes udseende synes også at have en betydning for livskvaliteten i bydelen. Dette afspejles især af, at to af de mest populære forslag til forbedring af bydelens trafikale situation er etablering af ”den grønne nerve” og forskønnelse af Sydhavn Plads. Disse forslag, hvoraf forslaget om ”grønne nerve” dog også rummer sikkerhedsmæssige fordele, nævnes stort set lige så hyppigt som topscoreren ”lavere hastigheder i P. Knudsens Gade”. Trafikkens pladsforbrug og negative virkninger for den lokale mobilitet er også et hyppigt anført problem.

Men det mest centrale problem er ifølge vores respondenter utrygheden – især for børnene, men også for de voksne. De voksne er utrygge ved osens virkning på helbredet og for sikkerheden når de selv færdes i kvarteret. Fra spørgsmålene om bydelens tryghedsgeografi og fra forbedringsforslagene ved vi, at den sikkerhedsmæssige utryghed er knyttet til de stærkt trafikerede veje og til de kryds, hvor trafikmængden ikke nødvendigvis er stor, men overskueligheden ringe. Utrygheden for børnene er det der oftest nævnes som et problem ved trafikken (men forskellene mellem de enkelte emner er små), og genfindes også i forslagene til forbedringer, hvor børns sikkerhed nævnes hyppigt.

Trafikkens virkning for børnenes levevilkår er således et centralt problem. Det er derfor ikke mærkeligt at netop børnefamilierne oftere føler sig generede af trafikken end øvrige familier.

Men også ledige er oftere kritiske end øvrige beboere. Her synes to faktorer at være på spil. Dels er de ledige mere i bydelen, hvilket bl.a. viser sig ved, at de ledige i højere grad oplever trafikken midt på dagen som et problem. Men de ledige er også generelt mere kritiske. Og der er færre bilejere i Kgs. Enghave end de fleste andre steder. Og internt i Kgs. Enghave bor de, som har bil i højere grad hvor der ikke direkte er trafikale problemer. De der bor de mest trafikplagede steder har sjældnere bil, tjener sjældnere godt og har sjældnere en høj uddannelse. Disse forhold peger dels på, at der er en sammenhæng mellem dårlige levevilkår på andre områder og på det trafikale område, dels på at levevilkårsproblemer på andre områder forstærker betydningen af levevilkårsproblemer på det trafikale område.

Endelig underbygger undersøgelsen at det virker traumatiserende at have oplevet en trafikulykke. De, som har det er generelt mere utrygge ved trafikken end de øvrige beboere i Kgs. Enghave.

Af forbedringsforslagene og af bydelens tryghedsgeografi ses det, at hastighed og overskuelighed er væsentlig årsager til utryghed. Blandt de mest populære forbedringsforslag er at hastigheden skal ned. Andre populære forslag er forbedring af bydelens to mindre trafikerede, men meget uoverskuelige kryds.

Det er kendt viden, at der er sammenhæng mellem støj og trafikmængde. Dette afspejler sig også i undersøgelsens resultat, men det ses også, at sammenhængen mellem støjgener og trafikmængde ikke er lineær. Selv om trafikken er omkring 1/10 i Borgmester Christiansens Gade i forhold til P. Knudsens Gade, er der ifølge beboerne betydelige støjgener også her.

Med andre ord: trafikken skaber problemer i form af utryghed, især for børn og støj. Den hæmmer den lokale mobilitet, gør byen grimmere og den tager megen plads, som ellers kunne have været brugt til for eksempel børns leg. Trafikproblemer hænger sammen med trafikmængden ved boligen, men det har også betydning at der i det hele taget er meget trafik i det boligkvarter hvor man bor. Børnefamilier er de mest udsatte, men der er tilsyneladende også en sammenhæng mellem andre levevilkårsproblemer og følsomhed overfor trafik. Og endelig må man konstatere at dårlige levevilkår på et område øger sandsynligheden for også at være udsat for trafikgener.

7. Deltagelse

En del af sigtet med forskningsprojektet er også at undersøge hvilke forandringsressourcer der er til stede i Kgs. Enghave.

Spørgeskemaet indeholdt derfor to spørgsmål om forskellige aspekter af borgernes politiske aktivitet og deltagelse.

Dels spurgte vi til **borgernes deltagelse** i møder indenfor det sidste halve år. Dette spørgsmål var ganske bredt formuleret: ”Har du indenfor de sidste 12. mdr. deltaget i møder om lokalpolitik, underskriftindsamlinger, demonstrationer, skrevet læserbreve eller henvendt dig til en offentlig myndighed om trafikforhold eller andre forhold vedrørende Kgs. Enghave?”. En del af denne aktivitet kan have været af meget passiv karakter som hvis man for eksempel har deltaget i orienteringsmøder om trafik arrangeret af kommunen eller kvarterløftsprojektet. I teksten vil dette spørgsmål blive omtalt som ”deltagelse”.

Desuden blev der spurgt om man i eller udenfor Kgs. Enghave er eller har været **aktiv** indenfor en række specifikke områder. Her skal man altså selv have været aktivt engageret på et eller andet tidspunkt. Der blev spurgt til aktiviteter indenfor områderne boligforhold, børn, trafik, frivilligt socialt arbejde og politik generelt. Her er altså tale om en mere forpligtende og krævende form for deltagelse end førstnævnte. I teksten vil denne form for deltagelse blive omtalt som ”aktivitet”.

Som nævnt i indledningen er undersøgelsens repræsentativitet i forhold til forskellige sociale og demografiske kategorier meget lig andre tilsvarende undersøgelser. Kvinder, midaldrende, folk med god økonomi og længere uddannelser er overrepræsenterede i forhold til lavtlønnede, unge, mænd og dårligt uddannede. Dette har kun ringe betydning for de spørgsmål, som omhandler trafik og trafikgener, da holdningerne i de fleste tilfælde er uafhængige af netop disse kategorier.

Det er imidlertid ikke tilfælde for deltagelse og aktivitet. Især indtægt og uddannelse korrelerer med både deltagelse og aktivitet. Desuden må man antage der kan være en sammenhæng mellem generel deltagelse og aktivitet og besvarelse af et spørgeskema om trafik. Som anden meningstilkendegivelse kan også det at besvare et spørgeskema betragtes som en slags deltagelse. De forhold som i øvrigt får nogen til at deltage og andre til at lade være kan derfor også spille ind her, hvilket må forventes at føre til det resultat, at netop de, som i øvrigt deltager, også i højere grad vælger at besvare spørgeskemaet.

Deltagelsen i Kgs. Enghave

Svarene viste at ganske mange har deltaget enten aktivt eller passivt på en eller anden måde indenfor det sidste år. I alt oplyser 31,1% at de på en eller anden måde har forholdt sig til noget politisk. Ca. 1/3 heraf oplyser at deres aktivitet har haft med trafikpolitik at gøre.

Spørgsmålene i den landsdækkende surveyundersøgelse ”demokrati fra neden” (Goul Andersen 2000), afviger en smule fra vores spørgsmål. Foruden deltagelse i borgermøder lokalt, underskriftindsamlinger, demonstrationer, kontakter til pressen og henvendelser til offentlige myndigheder spørges også til deltagelse i beboerfester, til om man har haft lokale tillidserhverv og om man har deltaget i møder om lokale spørgsmål arrangeret af en offentlig institution eller en forening man er medlem af. De to sidste spørgsmål dækkes i Kgs. Enghave undersøgelsen af spørgsmålet om man har deltaget i møder om lokalpolitik, men spørgsmålet om tillidserhverv og beboerfester er ikke med i undersøgelsen. Derfor kan man ikke direkte sammenligne afrapporteringen af ”demokrati fra neden” i ”Hvad folket magter” (Goul Andersen 2000) med vores data.

Tabel 7.1:

27. HAR DU INDENFOR DE SIDSTE 12 MDR. DELTAGET I MØDER OM LOKALPOLITIK, UNDERSKRIFTSINDSAMLINGER, DEMONSTRATIONER, SKREVET LÆSERBREVE ELLER VENDT DIG TIL EN OFFENTLIG MYNDIGHED OM TRAFIKFORHOLD ELLER ANDRE FORHOLD VEDRØRENDE KGS. ENGHAVE?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA, OM TRAFIKPOLITIK	41	10,9	11,8	11,8
	JA, OM ANDET END TRAFIKPOLITIK	67	17,9	19,3	31,1
	NEJ	230	61,3	66,3	97,4
	VED IKKE	9	2,4	2,6	100,0
	Total	347	92,5	100,0	
Missing	System	28	7,5		
Total		375	100,0		

Tabel. 7.2: Deltagelse landsgennemsnit	Antal	Pct.
Kilde: Goul Andersen 2000		
Har ikke deltaget	1186	58,4
Har deltaget	845	41,6
I alt	2032	100,0

Vi har derfor rekvireret data fra Dansk Data Arkiv og lavet en kørsel uden ovennævnte spørgsmål om beboerfester, fællesaktiviteter og tillidserhverv. Resultatet fremgår af tabel 7.2, hvoraf man kan udlede at deltagelsen i Kgs. Enghave ligger ca. 10% lavere end landsgennemsnittet. Men man skal passe på med at drage for sikre konklusioner på denne baggrund. Ud over ovennævnte forskelle blev alle deltagelsesformer i Kgs. Enghave undersøgelsen samlet i et spørgsmål, mens der i demokratiundersøgelsen blev spurgt specifikt til hver enkelt aktivitet. Det kan have haft betydning for respondenternes evne til at huske hvad de har deltaget i indenfor de sidste tolv måneder.

Aktivitet på forskellige områder

På spørgsmålet om man **på et eller andet tidspunkt** har været aktiv svarer 48,5% af respondenterne ja, 40% nej og 11,5% har ikke svaret.

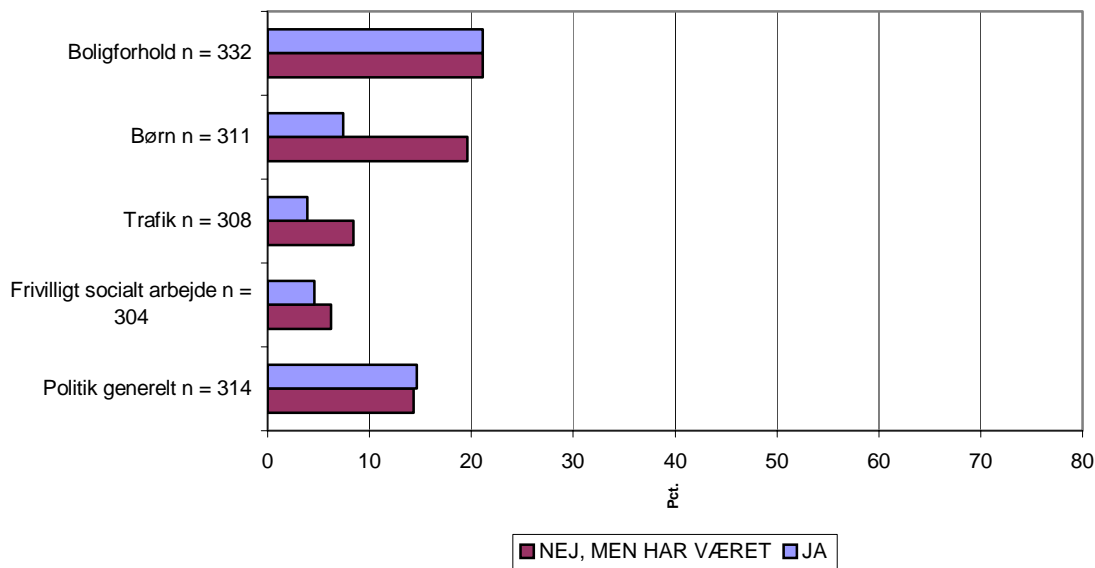
Aktiviteten fordeler sig ikke ligeligt mellem de forskellige områder. *Flest har været aktive omkring boligforhold.* Her har 42,2% af beboerne været aktive på et eller andet tidspunkt og ca. halvdelen er det endnu. En del af disse svar afspejler muligvis den høje grad af organisering i AKB's ejendomme i bydelen.

Politik generelt og børn rangerer nogenlunde lige højt i Kgs. Enghave beboernes aktiviteter. 29% er eller har på et eller andet tidspunkt været politisk aktive i et parti, en græsrodsbevægelse, en fagforening eller noget lignende, og 27% har deltaget i skolebestyrelsesarbejde, arbejdet i forældrebestyrelsen i en daginstitution, eller græsrodsarbejde eller lignende relateret til børn. Men de politisk aktive synes mere vedholdende: 14,6% er stadig generelt politisk aktive på tidspunktet for besvarelsen imod 7,3% på børneområdet.

Relativt få har været engagerede i trafikforhold. Her siger 3,9% at de er engagerede i noget, der har med trafik at gøre, og 8,4% at de har været, men ikke længere er. Tallet svarer til de, som opgiver at have deltaget i en trafik-aktivitet indenfor de sidste 12 mdr. – 11,8%. Det er i alt lidt flere end antallet, som har været aktive indenfor frivilligt socialt arbejde.

Summen af de aktive indenfor hvert delområde er højere end det antal respondenter der har angivet at være aktiv indenfor et af områderne. Det skyldes naturligvis at flere respondenter er aktive indenfor mere end et af de enkelte områder.

Figur 7.1: Aktive indenfor forskellige emner i Kgs. Enghave



Deltagelse og aktivitet i delområderne

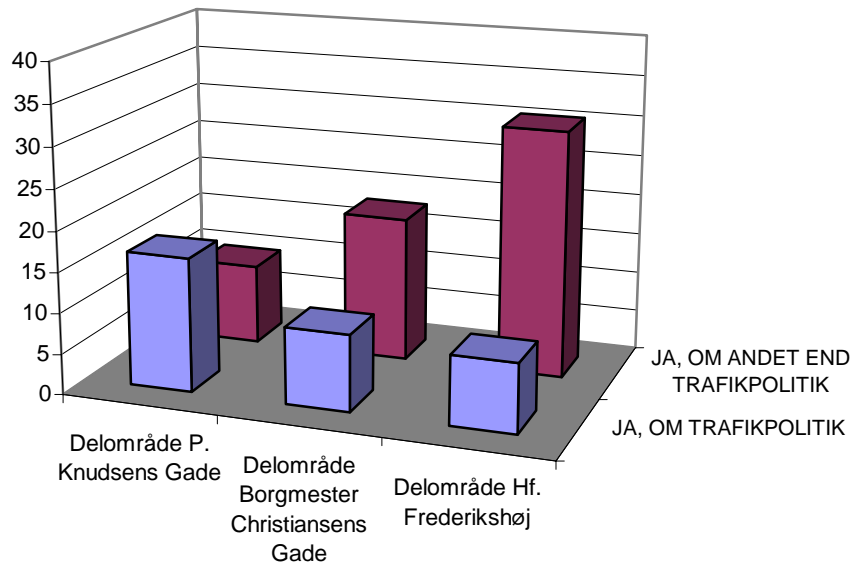
Figur 7.2 og 7.3 viser ikke overraskende, at *de mest aktive er beboerne i Frederikshøj.* Det er ikke kun naturligt fordi det er her, der bor flest med en længere uddannelse og høj indtægt, men også fordi området har en alternativ karakter. Her bor mange med rødder i politisk aktivisme. At aktivismen for manges vedkommende er knyttet til en tidligere periode i livsforløbet antydes af, at forskellen mellem Frederikshøj og de andre delområder er mindre, hvis man kun sammenligner de som er aktive i dag (se figur 7.3).

Figur 7.2 viser dog, at der er *flest som har deltaget i møder, demonstreret, skrevet læserbreve eller lignende om trafik indenfor det sidste år i P. Knudsens Gade,* nemlig 16,5%. I Borgmester Christiansens Gade er tallet 9,4% og i haveforeningerne 8,5%. Det kunne altså se ud til, at den voldsomme trafikbelastning i P. Knudsens Gade afspejler sig i den umiddelbare deltagelse.

Et kig på hvem der opgiver at have været aktive i det hele taget viser imidlertid et lidt andet billede (figur 7.3). Her scorer Frederikshøj højest på alle områder (fraregnet frivilligt socialt arbejde), også trafik. 20% er eller har på et eller andet tidspunkt været aktive trafikpolitisk. I P. Knudsens Gade er det samme tal 11% og i Borgmester Christiansens Gade er det 5%. Men sammenligner man alene de, som var aktive, da

spørgeskemaet blev sendt ud, skifter billedet. Så er det ikke overraskende især i den stærkt trafikplagede P. Knudsens Gade man finder trafikpolitisk engagerede borgere.

Figur 7.2: Deltagelse fordelt på delområder
n = 345

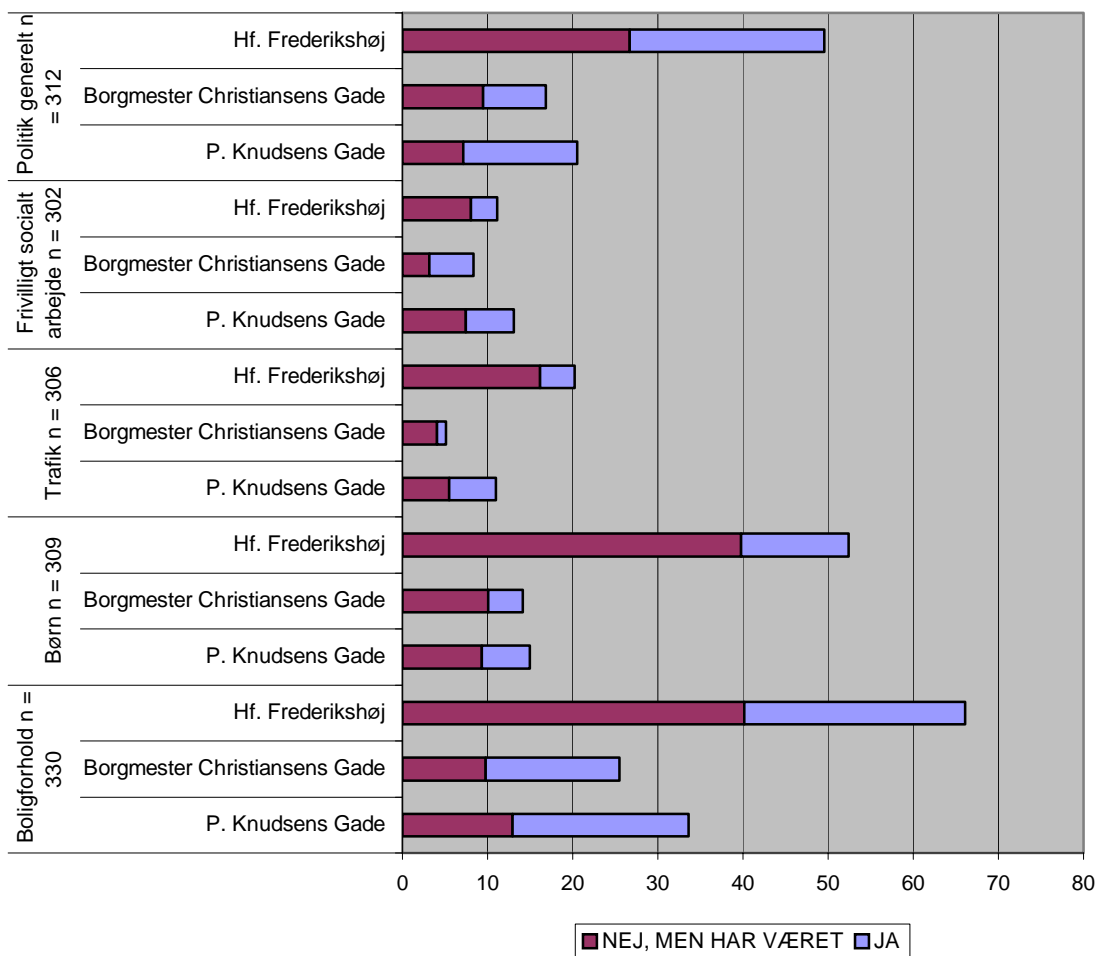


Det er lidt påfaldende at man også finder flest som er eller har været aktive på boligområdet i Frederikshøj. Forskellen forsvinder ganske vist i forhold til P. Knudsens Gade når man alene sammenligner de som pt. er aktive. Men de mange AKB ejendomme i netop P. Knudsens Gade, som har et omfattende beboerrepræsentationssystem, gør at man kunne have forventet i al fald P. Knudsens Gade scorede højere end Frederikshøj på denne variabel.

Mønsteret hvad angår generel politisk aktivitet og børnepolitisk aktiviteter er ret ens i vores undersøgelsesområde. Der er klart flest som både er og har været aktive i Frederikshøj, og væsentligt færre i de to andre områder. I Frederikshøj var 22,8% politisk aktive på undersøgelsestidspunktet og 26,6% havde været. 25,9% var aktive på børneområdet og 40,2% havde været. I P. Knudsens Gade var 12,4% politisk aktive og 7,1% havde været og i Borgmester Christiansens Gade var der 7,4% aktive og 9,5% som havde været politisk aktive. 9,3% af beboerne i P. Knudsens Gade var aktive omkring børn, 5,6% havde været, og i Borgmester Christiansens Gade var tallet hhv. 4% aktive og 10,1% førhen aktive.

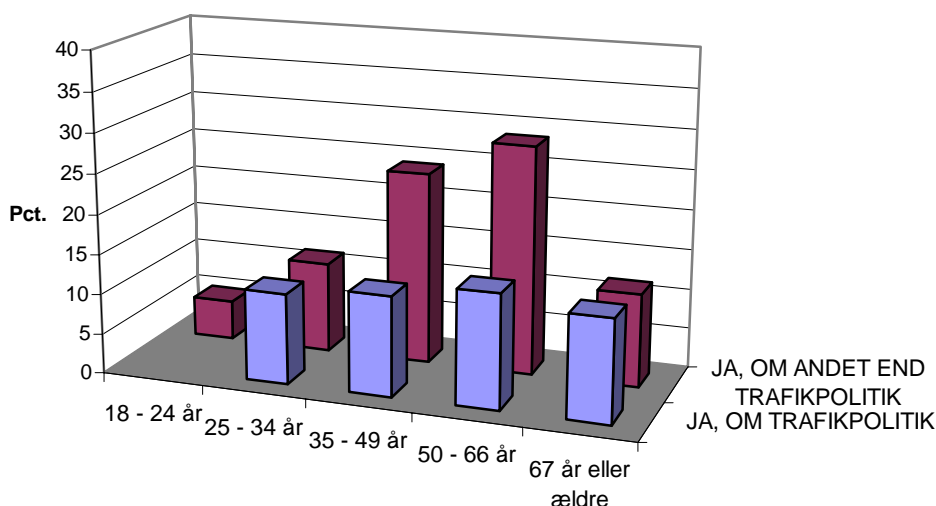
At der er flere aktive på børneområdet i Frederikshøj end de to andre områder skyldes formentlig at der her er væsentligt flere børnefamilier end i de to områder. 43% af respondenterne i Frederikshøj har børn mod 26,3% for alle respondenterne i gennemsnit.

Figur 7.3: Aktivitet fordelt efter delområde



Alder

Figur 7.4: Deltagelse fordelt på alder
n = 340

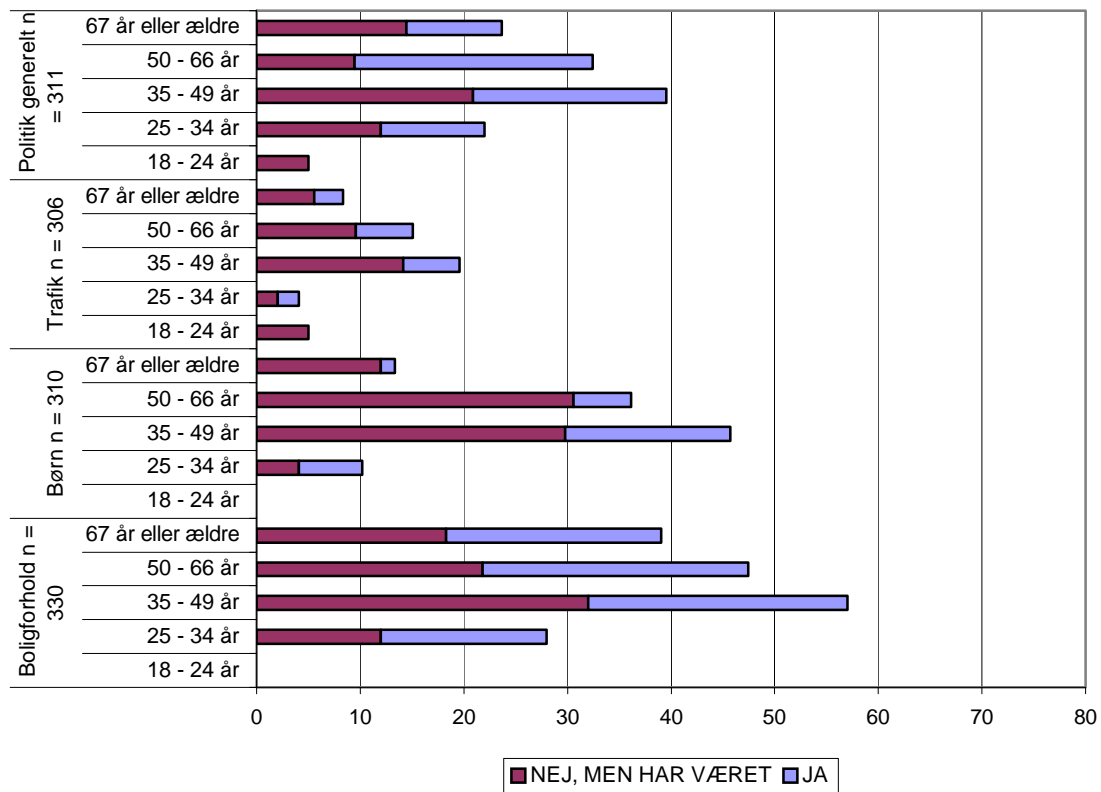


På det generelle område er aldersfordelingen blandt de som har deltaget på et eller andet område indenfor det sidste år ganske normal. *Det er især de midaldrende, der opgiver at have deltaget* i møder, underskriftindsamlings, skrevet læserbreve o.l. indenfor det sidste år. Den trafikpolitiske deltagelse afviger imidlertid fra dette billede. Her er der ingen forskel på aldersgruppernes deltagelse, hvis der ses bort fra de helt unge mellem 18 og 24 år. Og her er usikkerheden i forvejen meget høj. Kun 3,3% af respondenterne i spørgeskemaundersøgelsen falder indenfor denne aldersgruppe. Det betyder at kun store forskelle med sikkerhed kan tilskrives andet end tilfældigheder

Billedet fra den generelle deltagelse går igen på spørgsmålet om politisk aktivitet (figur 7.5). Det er især de midaldrende og ældre, som engagerer sig. Især omkring børn ser man en tydelig stigning i aktiviteten blandt aldersgruppen fra 35 år og opefter, men mønsteret ses også i forhold til politik og boligforhold. Blandt gruppen mellem 35 og 50 år opgiver 29,8% at de har været aktive på børneområdet og 16% at de på undersøgelsestidspunktet var aktive. Tallet falder lidt for gruppen mellem 50 og pensionsalderen, især på aktuel deltagelse. 5,6% er børnepolitisk aktive og 30,6% har været. Blandt de 25 - 34 årige er tallene hhv. 6,1% og 4%, og for pensionisterne 1,3% og 12%.

Der er ingen af respondenterne under 24 år som opgiver at være politisk aktive, og kun 5% har været det. Blandt de 25 - 34 årige opgiver 22% at de er eller har været aktive. Den mest aktive gruppe er de 35 - 49 årige, hvor i alt 39,6% opgiver at være eller have været aktive. Herefter falder deltagelsen. Blandt de 50 - 66 årige er eller har 32,5% været aktive og blandt pensionisterne er det 29,7% der er eller her været det.

Figur 7.5: Aktivitet fordelt efter alder

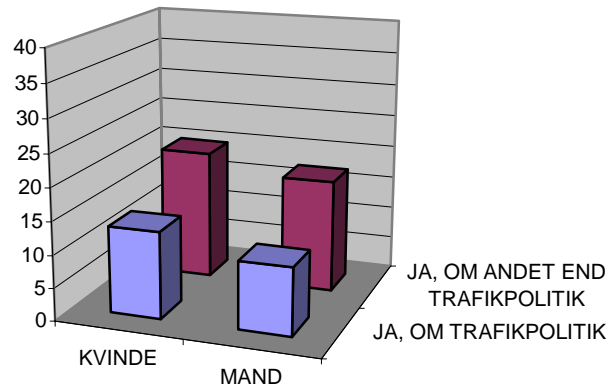


Mønsteret genfindes på det trafikpolitiske område. Blandt de 18 – 24 årige er der ingen aktive på undersøgelsestidspunktet og i aldersgruppen 25 – 34 år er kun 2% aktive. Så stiger aktiviteten til 5,4% i gruppen mellem 35 og 49 år og 5,5% i næste gruppe, de 50 – 66 årige, for så igen at falde til 2,8% blandt pensionisterne.

Kønsforskelle i deltagelsen

Kvinder er mere aktive end mænd.. Det er især tydeligt på børneområdet, hvor det måske heller ikke er så overraskende, men den samme tendens ses i forhold til politik generelt og i mindre udstrækning også på de fleste andre felter – også trafik.

Figur 7.6: Deltagelse fordelt på køn
n = 341

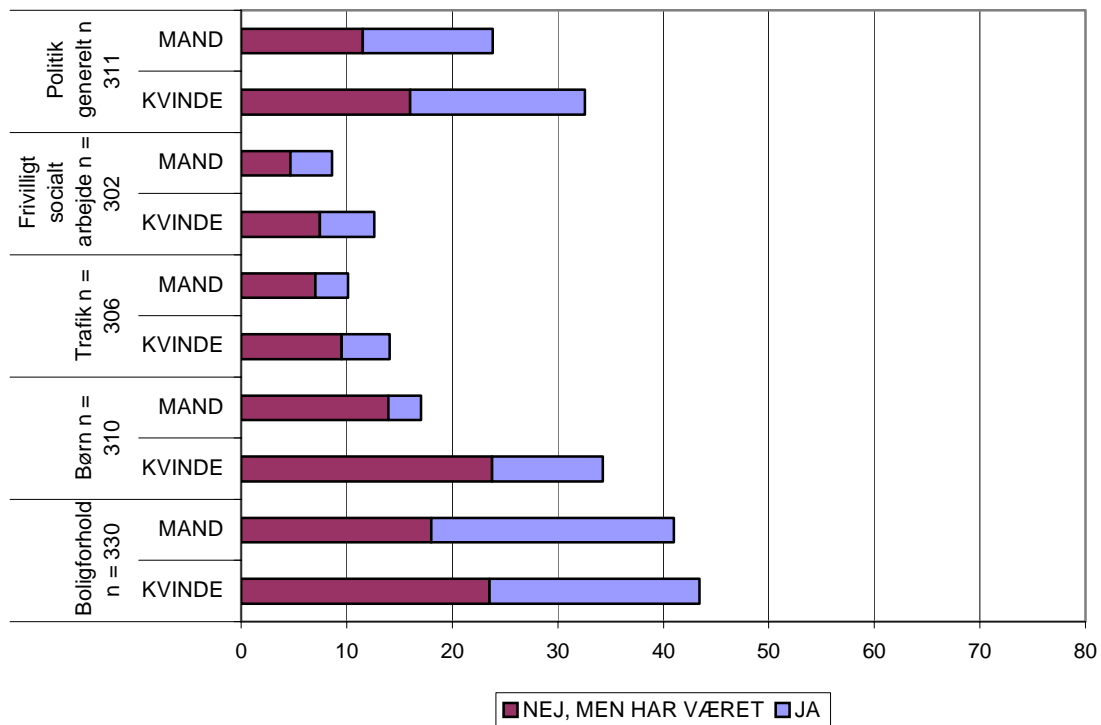


Indenfor området ”boligforhold” ser det ud til der er flere mænd som er aktive, men så mange flere kvinder, som har været det, så det samlede billede bliver at flere kvinder har været boligpolitisk engageret – men gennemsnitligt måske i en kortere periode end mændene. 23% af mændene var boligpolitisk engagerede på undersøgelsestidspunktet imod 19,9% af kvinderne, men 23,6% af kvinderne mod kun 18% af mændene opgiver at de på et eller andet tidspunkt har været aktive.

På det trafikale område er der også flere kvinder der har deltaget eller har været aktive. Det ses både af figur 7.6 og figur 7.7. 30,2% af kvinderne opgiver at have deltaget i en politisk aktivitet det sidste halve år. 13,3% oplyser at der var tale om trafikpolitik. Kun 27,5% af mændene deltog i noget, og 10,3% af den samlede mandlige deltagelse omhandlede trafikforhold. Af figur 7.7 kan man endvidere se, at der ikke kun som på boligområdet er tale om kvinder, som har været aktive. Der er også på undersøgelsestidspunktet flere kvinder end mænd, som angiver at være trafikpolitisk engagerede. 4,5% af kvinderne imod 3,1% af mændene opgiver at de på undersøgelsestidspunktet opfattede sig som egentligt trafikpolitisk aktive. 9,6% opgav at de havde været det på et eller andet tidspunkt. Det samme tal for mænd var 7%.

På det børnepolitiske område er det særligt udtalt: 23,8% af kvinderne har været aktive her, og 10,5% var det stadig på undersøgelsestidspunktet. For mændene var det kun 14% som har været aktive og 3,1% som var det da spørgeskemaet var ude. Altså en markant, men måske mindre overraskende forskel til kvindernes fordel. Mere overraskende er det måske at billedet ikke er så meget anderledes på den generelle politiks område. Her er 16,6% af kvinderne mod 12,3% af mændene aktive på undersøgelsestidspunktet, og 16% mod 11,5% har været det.

Figur 7.7: Aktivitet fordelt efter køn

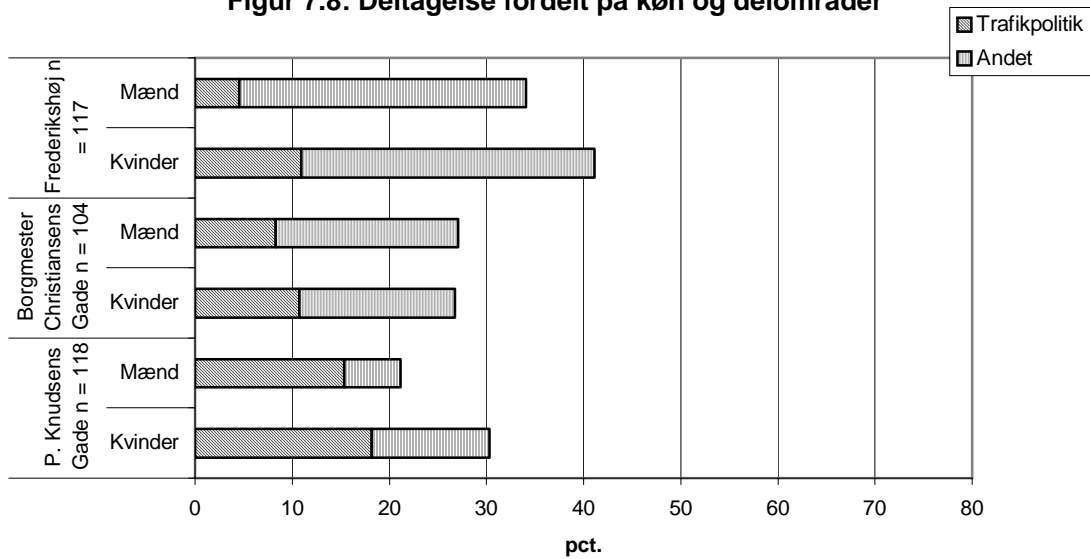


Generelt er der lige mange kvinder og mænd i Hf. Frederikshøj, som har deltaget i lokalpolitisk aktivitet under en eller anden form indenfor det sidste år. Men på det trafikpolitiske område er der flere kvinder som har deltaget end mænd. Der er også flere kvinder i P. Knudsens Gade, som har deltaget indenfor det sidste år, men her er det indenfor den generelle politiske aktivitet man finder den største forskel. Mens mere end dobbelt så mange kvinder som mænd opgiver at have deltaget under en eller anden form, er der blot ca. 1/6. flere kvinder end mænd i den trafikplagede gade, som har deltaget indenfor emnet trafikpolitik.

Kun i Borgmester Christiansens Gade er forskellen mellem kønnene minimal. Lidt flere kvinder har deltaget på det trafikpolitiske område, mens mændene oftere har deltaget omkring politik generelt.

Resultatet i Borgmester Christiansens Gade peger på muligheden for, at den højere deltagelse blandt kvinder især findes blandt de yngre kvinder. For hvis det var tilfældet ville forskellen mellem kønnene i netop Borgmester Christiansens Gade være mindre pga. de mange pensionister her. Imidlertid viser en opgørelse over deltagelse fordelt på alder ikke lavere deltagelse blandt kvinder i forhold til blandt mænd blandt de ældre. Snarere tværtimod. Det er altså ikke beboernes alder, der er årsagen til forskellen mellem Borgmester Christiansens Gade og de to øvrige delområder.

Figur 7.8: Deltagelse fordelt på køn og delområder



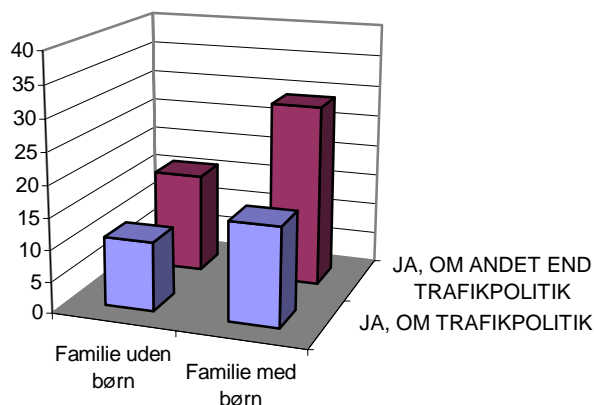
Børnefamiliernes deltagelse

Børnefamilier deltager markant mere end ikke-børnefamilier. Det gælder både generelt og på det trafikpolitiske område. På det trafikpolitiske område må man dog sige, deltagelsen er af historisk karakter: der er næsten ingen, der har børn, som også er trafikpolitisk aktive. 16,4% af børnefamilierne har været aktive, men kun 1,4% var det på undersøgelsestidspunktet. De familier, der ikke har børn er mere vedholdende: 6% har deltaget og 4,5 gjorde det på tidspunktet for undersøgelsen.

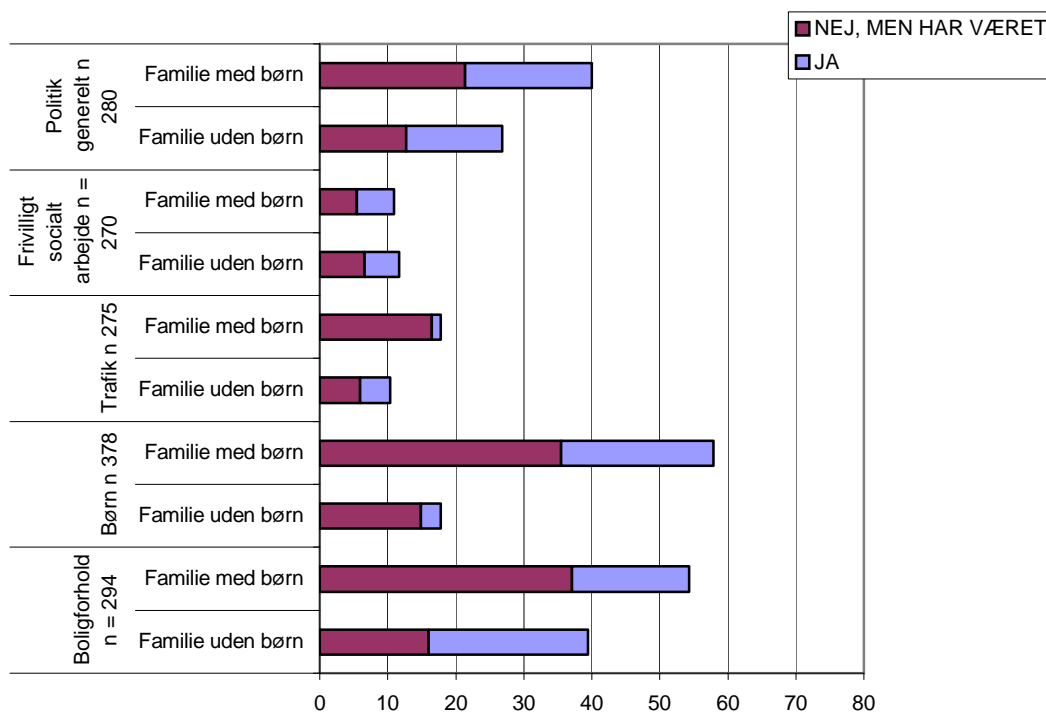
Det samme gælder aktiviteten indenfor boligområdet. Her er den aktuelle aktivitet højere blandt de familier, der ikke har børn (23,5% mod 17,3% af børnefamilierne), men der er flere af respondenterne fra børnefamilierne end fra de øvrige, som på et eller andet tidspunkt har været aktive (37% af børnefamilierne har været aktive men kun 16% af familierne uden børn).

På de øvrige områder er der imidlertid ikke denne forskel. Her har børnefamilierne både flere aktuelt aktive og tidligere aktive. Mest markant er forskellen ikke underligt når aktiviteten handler om børn. Her er der næsten tre gange så mange, der har været aktive på et eller andet tidspunkt, og også langt flere som stadig er det. Det kan heller ikke udelukkes at en del af de fra ikke-børnefamilier, der har været aktive er respondenter, som havde børn på det tidspunkt, de var aktive.

Figur 7.9: Deltagelse fordelt på familietype
n = 303



Figur 7.10: Aktivitet fordelt efter familietype

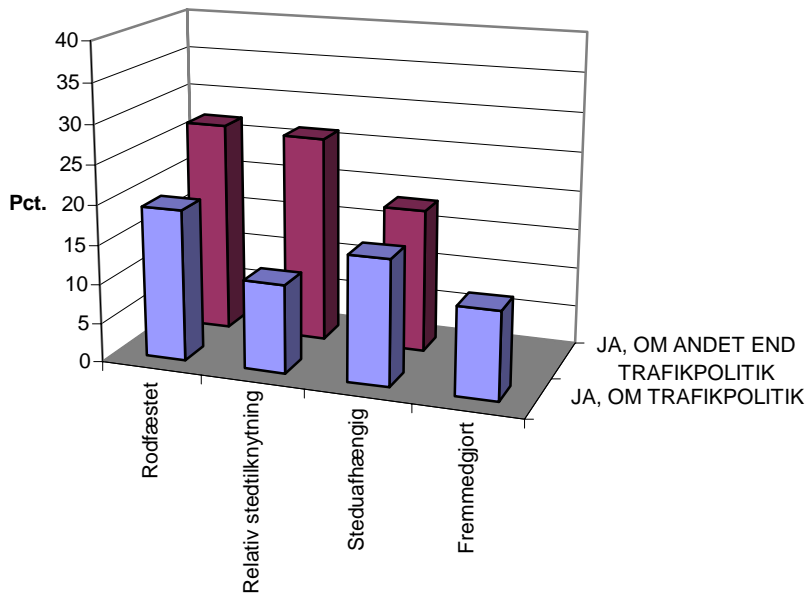


Stedtilknytning betyder mindre for deltagelsen

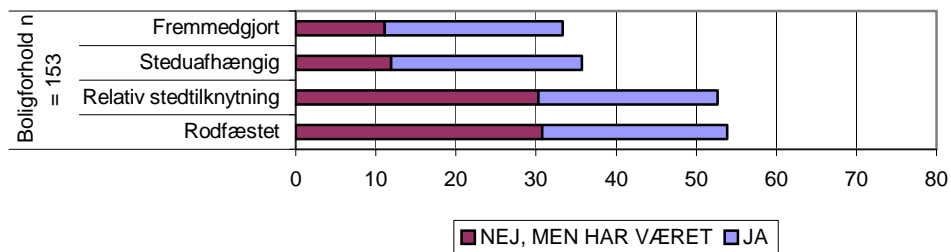
I kapitel 5 fremgik det, at de, som føler sig stærkest knyttet til Kgs. Enghave også bruger bydelen mere. Dette afspejler sig imidlertid ikke i deltagelsen. Ganske vist har flest rodfæstede været med i aktiviteter om trafik indenfor det sidste år - 19,2% af hele gruppen – men de steduaafhængige har oftere været med end de, der føler relativt stedtilknytning. 15,9% steduaafhængige har deltaget indenfor det sidste år før spørgeskemaundersøgelsen imod 11,2% med relativ stedtilknytning. Også aktiviteterne fordeler sig anderledes end forventet. Men her er det de, der føler relativ stedtilknytning, som har den største deltagelse – 14,2% mod 8% blandt de rodfæstede og 5,2% blandt de steduaafhængige er eller har på et eller andet tidspunkt været aktive.

Kun på området ”boligforhold” fordeler procenterne sig som man kunne forvente. Den største deltagelse findes blandt de, som føler sig noget eller meget forbundet med Kgs. Enghave. 5,38% af de rodfæstede og 52,5% af de med relativ stedtilknytning har på et eller andet tidspunkt været boligpolitiske aktive. Væsentligt færre, 35,7% af de steduaafhængige har været aktive omkring boligpolitik.

Figur 7.11: Deltagelse fordelt efter stedtilknytning
m = 159



Figur 7.12: Aktivitet fordelt på stedtilknytning



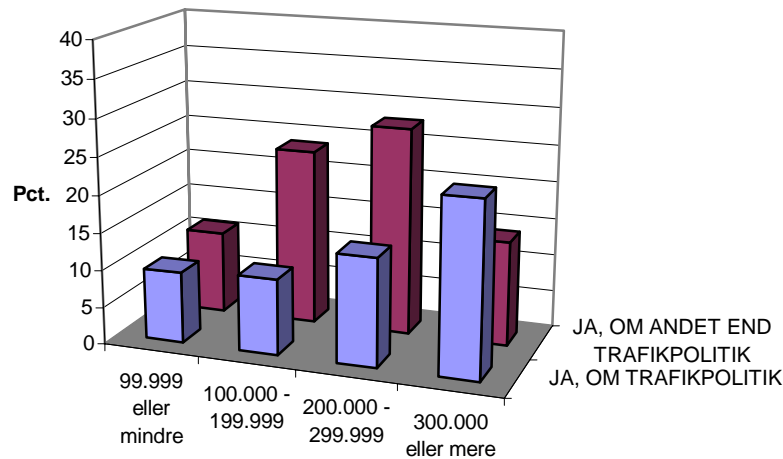
Indkomst og deltagelse

Undersøgelsens resultater bekræfter generelt det klassiske billede af *størst deltagelse blandt de, som har de bedste ressourcer*. Det gælder både økonomisk og uddannelsesmæssigt. Hvis penge-kassen er i orden, er sandsynligheden for at man er eller har været aktiv også større. Det uddannelsesmæssige aspekt vil der blive vendt tilbage til, men her er tendensen også, at længere uddannelse = større sandsynlighed for deltagelse.

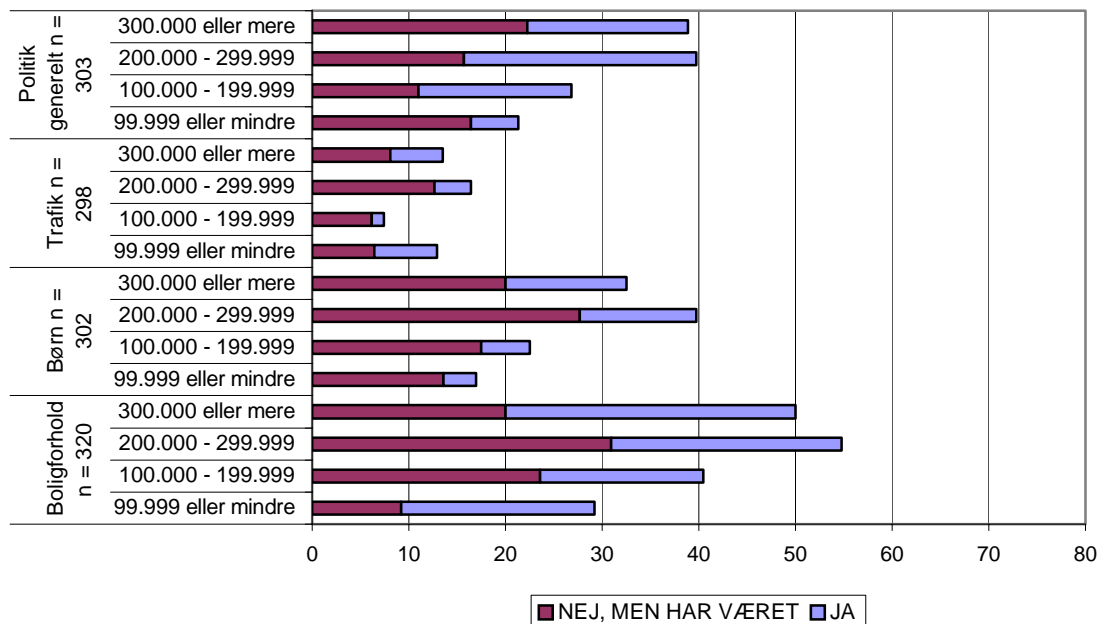
Deltagelsen indenfor områderne børn, boligforhold og politik generelt størst blandt de velhavende. Til gengæld genfindes tendensen ikke på det trafikale område. Her er

den aktuelle deltagelse størst blandt de, hvis personlige indtægt er under 100.000 skarpt fulgt af de, som tjener flest penge. Til gengæld viser figur 7.14 at aktivitet i form af møder, underskriftindsamlings, læserbrevsskriverier mm. følger det traditionelle mønster – de velhavende deltager mest. Samme lidt mudrede billede genfindes når svarene fordeles efter husstandsindkomst eller resterende rådighedsbeløb. Resultatet peger således på, at den generelle deltagelse følger det normale mønster, men at netop forholdet trafikområdet ikke hænger særligt stærkt sammen med økonomi i Kgs. Enghave.

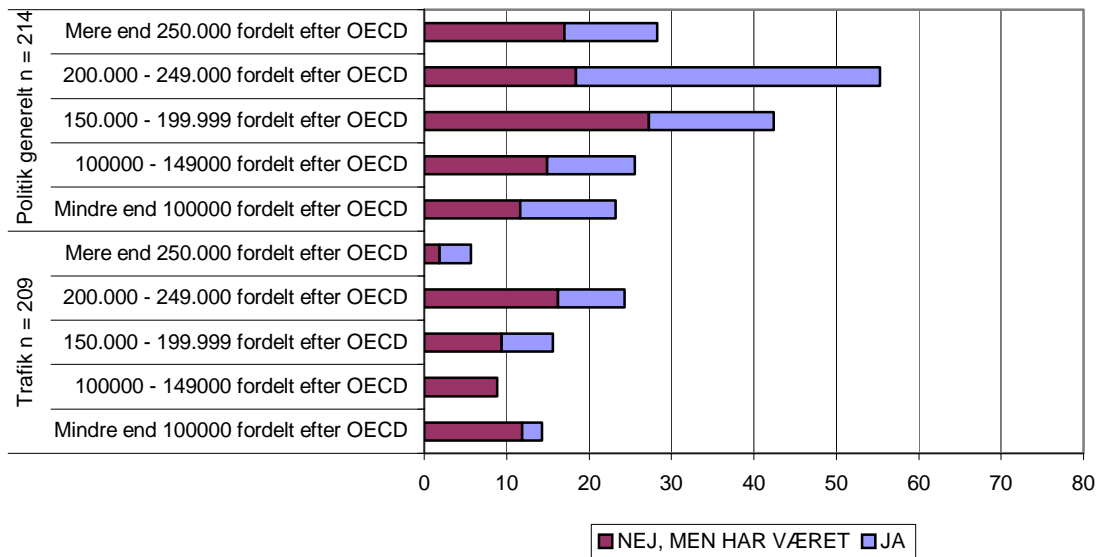
7.13: Deltagelse fordelt på personlig indtægt
n = 285



7.14: Aktivitet fordelt efter personlig indkomst



Figur 7.15: Aktivitet fordelt efter husstandsindkomst

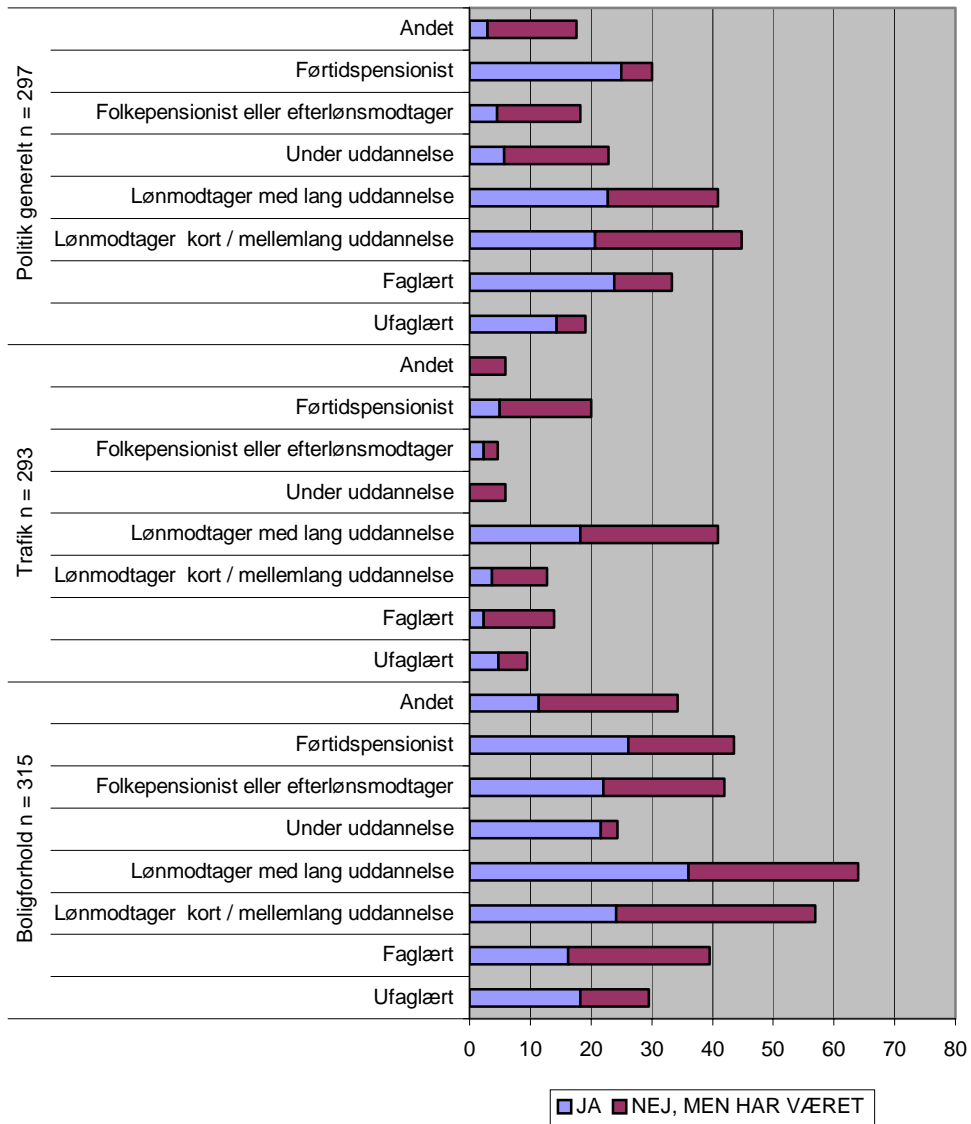


Deltagelse og arbejdsmarkedstilknytning

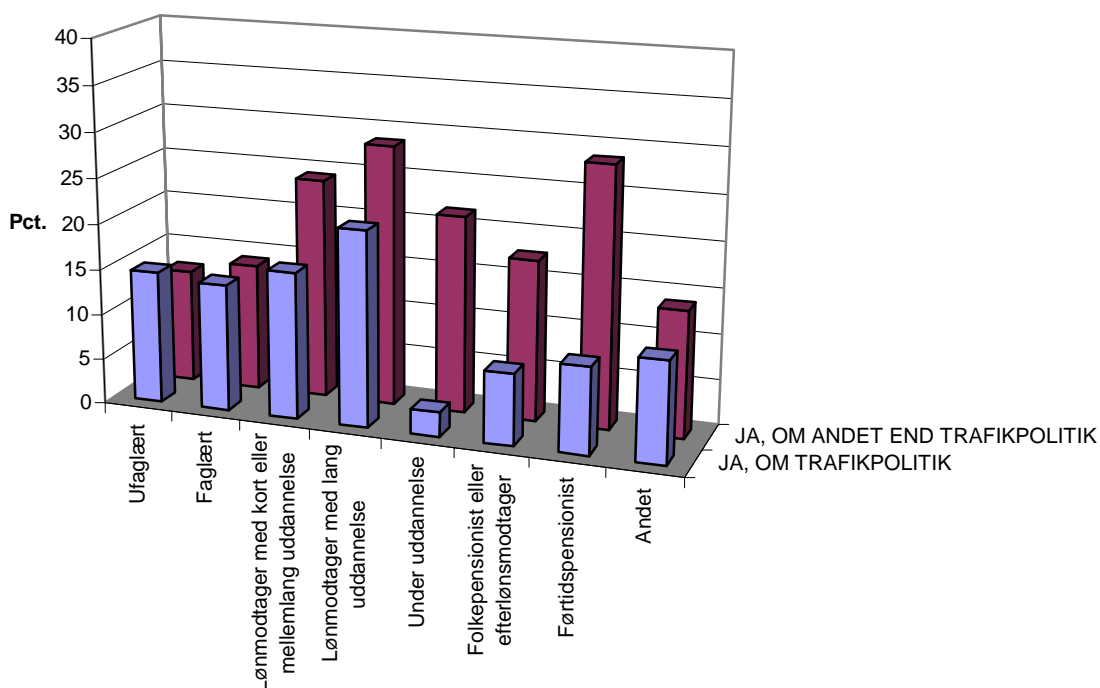
Som nævnt følger deltagelsesmønstret fordelt efter uddannelse/erhvervstilknytning det normale mønster. Især de der har en lang uddannelse er politisk og trafikpolitisk aktive, selv om en del med kortere uddannelser også er politisk aktive. Kun boligforhold viser en noget jævnere deltagelse blandt de forskellige grupper.

Deltagelsen er noget mere jævnt fordelt, men også her ses det, at især de med de lange uddannelser deltager mere i møder, underskriftindsamlinger og lignende end de øvrige. Det gælder både trafikområdet og andre områder.

Figur 7: 16: Aktivitet fordelt på erhverv



Figur 7.17: Deltagelse fordelt på erhverv
n = 326



Konklusion

Ganske mange (ca. 1/3) af respondenterne opgiver at have deltaget i en eller anden form for politisk aktivitet indenfor det sidste år, og mange (knap halvdelen) opgiver tilsvarende på et eller andet tidspunkt at have været aktivt engageret i sociale eller politiske aktiviteter. Som det er normalt ved den slags undersøgelser må man regne med en vis overrapportering – dels pga. skævhed i datamaterialet, men også fordi der er en tendens til overrapportering af deltagelse.

Det er kun muligt at foretage en tilnærmet sammenligning mellem de to undersøgelser pga. en mindre forskel i måden deltagelse måles. Men en sådan sammenligning peger på, at den gennemsnitlige deltagelse i de tre delområder samlet er lig eller en smule lavere end den gennemsnitlige deltagelse på landsplan.

Deltagelsen på det trafikpolitiske område er høj i P. Knudsens Gade, men aktiviteten er højere i Frederikshøj, hvor deltagelsen og aktiviteten generelt er højere end i de øvrige områder. Trafikproblemerne i P. Knudsens Gade skaber altså stor interesse blandt beboerne men ikke tilsvarende stor aktivitet (mere varigt, forpligtende engagement). Måske kan man sige, at større trafikproblemer bevirker større deltagelse som ”tilskuer” (her kan man trække på Johs. Andersens typologi over politiske kulturer), mens det bestemmende for mere forpligtende deltagelse måske er ”politiske ressourcer” mere end ”konkrete problemer”.

Alder, indtægt og uddannelsesmønsteret er det normale, men det er bemærkelsesværdigt at kvinder på de fleste områder både deltager mere og er mere aktive end mænd.

8. Samlet konklusion

Der kan ikke herske tvivl om at trafikken i Kgs. Enghave udgør en betydelig forringelse af livskvaliteten i bydelen. Trafikken skaber utryghed både for børn og voksne, hæmmer børnenes udfoldelse, skaber betydelige støjproblemer og forringer kvaliteten af det lokale byrum – både æstetisk og funktionelt.

Kgs. Enghave er samtidig et af de områder i København, hvor færrest borgere har bil, og hvor koncentrationen af borgere med sociale problemer er højest. Og i tillæg hertil peger forskellen mellem vores tre delområder på, at både de politiske, uddannelsesmæssige og økonomiske ressourcer er mindre i de to områder, hvor trafikgenerne er højest. Undersøgelsen peger således også på, at der er en sammenhæng mellem andre levevilkårskomponenter og trafikgener, og at forandringsressourcerne til lige er mindre i de områder, hvor trafikbelastningen er høj.

Som det fremgik af indledningen er meningen med levevilkårsundersøgelserne at identificere faktorer, som påvirker levevilkårene i negativ retning, og som ofte er ulige fordelt i befolkningen. Der er altså gode grunde til at medtage trafikbelastning når der laves levevilkårsundersøgelser i Danmark.

Samtidig har borgerne i Kgs. Enghave sjældnere bil og nyder derfor sjældnere godt af det gode i form af mobilitet, privatbilismen også er kilde til. Derudover er der flere sociale problemer i bydelen end andre steder i København og i Danmark. Internt i bydelen ses samme mønster: bilejere har ofte bedre uddannelse og flere penge, og bor oftere hvor der er færre trafikgener. Endelig har de borgere, som er udsat for trafikgener sjældnere ”forandringsressourcer” end de mindre udsatte. Ligesom det er tilfældet med andre levevilkårskomponenter er der tilsyneladende en sammenhæng mellem trafik som levevilkår og de øvrige levevilkår, der opereres med i den skandinaviske levevilkårsforskning (se kapitel 2).

Forskellige faktorer har betydning for i hvilket omfang trafikken skaber problemer. Naturligt nok er der flest, som føler sig stærkt generede der hvor der er størst trafik. Men også de, som bor langt fra den store trafik var påvirkede af kvarterets generelle trafiksituation. Bilernes hastighed og adgang til sikre opholds- og legeområder for børn og voksne har også betydning for hvor stort et problem trafikken udgør. Undersøgelsesresultaterne peger derfor på at følgende faktorer bør indgå i en trafik-levevilkårsvariabel:

- Trafikmængden i den gade, hvor man bor
- Støjniveauet hvor man bor
- Bilernes hastighed i gaden
- Mobiliteten i hele boligområdet for børn
- Mobiliteten i hele boligområdet for voksne
- Alternative opholds- og legeområder?
- Afstand til stærkt trafikerede veje

Men der bør også tages hensyn til forskellige subjektive faktorer. Undersøgelsen peger på, at trafikgener påvirker nogle grupper mere end andre. Især børn og børnefamilier er stærkere hæmmet i deres udfoldelsesmuligheder og føler sig oftere utrygge. Men ledige synes også mere påvirkede end de øvrige borgere. Det kan naturligvis hænge sammen med, at ledige må formodes at tilbringe mere tid i boligen og nærområdet, men kan også hænge sammen med at en i forvejen problematisk situation øger genevirkningerne. Formentlig er begge faktorer på spil.

Følgende subjektive faktorer bør derfor også indgå i et mål for trafik som levevilkår:

- Børn i familien
- Andre sociale faktorer (arbejdsløshed, sygdom?)

9. Litteratur

Andersen, John; Nordgaard, Trine: Kampen om rummet - om trafikpolitik og kvarterløft i Kgs. Enghave. Research paper 03/02

Andersen, Karen Reif; Bendtsen, Hans; Nielsen, Birte: Geneopfattelsen ved belastning med vejtrafikstøj - en spørgeskemaundersøgelse. Vejdirektoratet, Trafiksikkerheds- og Miljøafdelingen og Århus kommune, Vejkontoret. Undersøgelsen blev gennemført i 1999.

Bille, Torben; Lund, Kirsten: En by i København. Fremad, København 1979.

Bohn, Lars; Andersen, John: Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave - resultater af en spørgeskemaundersøgelse. Research paper 04/02

Bohn, Lars; Andersen, John: Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave - by, beboere, trafik. Research paper 06/01

Bonke, Jens (red): Levevilkår i Danmark. Danmarks Statistik/Socialforskningsinstituttet, København 1997

Bourdieu, Pierre: Den offentlige mening eksisterer ikke, i Bourdieu, Pierre: Men hvem skabte skaberne? Akademisk forlag, København 1997.

Bourdieu, Pierre: Distinktionen. En sociologisk kritik af dømmekraften. Det lille forlag, Oslo 1995

Dahl, Henrik: Nogle erfaringer med at operationalisere Bourdieu, i Mediekultur, #24, januar 1996

Freitzell, Johan; Lundberg, Olle: Valfärd, ofärd och ojämlikhet. Rapport från kommittén Valfärdbokslut/SOU 2000:41. Stockholm 2000.

Goul Andersen, Jørgen; Torpe, Lars; Andersen, Johannes: Hvad folket magter. Demokrati, magt og afmagt. Jurist og Økonomforbundets forlag, København 2000.

Hummond, David M.: Community Attachment, I Altman, Irwin; Low, Setha M.: Place Attachment. Plenum Press, New York 1992.

Hvidtfeldt, Henrik: Byens brugere og bymiljøet - Dokumentation af en spørgeskemaundersøgelse i Sønderborg. Miljø- og Energiministeriet - Forskningscentret for Skov & Landskab. Hørsholm 1999

Københavns Kommune: Københavns kommuneplan. Københavns Kommune, Overborgmesterens afdeling: 1997.

Københavns Kommunes statistiske kontor: Københavnske bydele. København 1991, 1996, 1999.

Københavns Kommunes Statistiske kontor / Stadsdirektørens direktorat: Data fra kontoret for 1989 og 1999, og fra ” Beretning og Regnskab, Stadsingeniørens direktorat, 1960, 1970 og 1980.

Københavns Statistik 1997: Københavns Statistiske Årbog 1997.

Københavns Statistik 1999: Københavns Statistiske Årbog 1999.

Massey, Doreen: Space, place and gender. Polity Press, Cambridge 1994.

Olsen, Henning: Tallenes talende tavshed. En kundskabsrejse om sprog og hukommelse I surveyundersøgelser. Socialforskningsinstituttet (Rapport 95:1), København 1995.

Putnam, Robert D.: Making Democracy Work. Civic Traditions in Modern Italy. Princeton University Press, Princeton 1993.

Reddersen, Jakob: Forvaltning af et bykvarter i forandring. En analyse af Kongens Enghave i Københavns Sydvest-kvarter. Phd.-afhandling, SBI-Byplanlægning 67, Statens Byggeforskningsinstitut, København 1993.

Regeringen: "Udvikling med omtanke – fælles ansvar", Regeringen Nyrups strategi for en bæredygtig udvikling. Udgivet af miljøstyrelsen juni 2001.

SBI (Statens Byggeforskningsinstitut): Det danske boligmarked - udvikling i boligforsyning og boligønsker : rapport / udarbejdet for Byforum af: Statens Byggeforskningsinstitut og Amternes og Kommunernes Forskningsinstitut. Byforum, København 2001.

Skifter Andersen, Hans: Socio-økonomiske indikatorer for byområdets situation og udvikling. Notat fra Statens Byggeforskningsinstitut. 18. sep. 2001. Journal nr. 451-6

Skifter Andersen, Hans; Ærø, Thorkild: Det boligsociale danmarkskort. Indikatorer på segregation og boligsociale problemer i kommunerne. SBI rapport 287. Statens Byggeforskningsinstitut, Hørsholm 1997.

Tobiasen, Mette: Appendix 1, Teknisk rapport, I Andersen, Johannes; Borre, Ole; Goul Andersen, Jørgen; Nielsen, Hans Jørgen: Vælgere med omtanke – en analyse af folketingsvalget 1998. Systime 1999.

Vejdirektoratet: Vejtrafik og støj - en grundbog. Rapport 146, København 1998

Vogel, Joachim: Social Report for the Nordic Countries. Living Conditions and Inequality in the late 1980's. Nordisk statistisk skriftserie, #55, Copenhagen 1991.

10. Lister over figurer og tabeller

Figurer

2.1 Sammenhæng mellem forskellige levevilkår.....	12
3.1 Antal beboere i delområderne.....	13
4.1 Familietyper i Kgs. Enghave.....	20
4.2 Overførselsindkomster i Kgs. Enghave og København.....	21
4.3 Ledighed i % af arbejdsstyrken i Kgs. Enghave og København.....	22
4.4 Befolkningen fordelt efter delområde og uddannelse.....	24
4.5 Gennemsnitlig bruttoindkomst i Kgs. Enghave og København.....	24
4.6 Skattepligtige personer fordelt efter bruttoindkomst.....	25
4.7 Privatøkonomisk tilstand i fht. for 5 år siden.....	27
4.8 Andel som lægger vægt på forsk. kvaliteter ved boligens omgivelser....	28
4.9 Bydelens telefonundersøgelse.....	28
4.10 Hvad er godt og dårligt i Kgs. Enghave	30
4.11 Hvad er godt og dårligt i kgs. Enghave (soc. forhold).....	31
4.12 Hvad er godt – fordelt på alder.	33
4.13 Hvad er godt – fordelt på alder (soc. forhold).....	34
4.14 Hvad er godt – fordelt på køn.....	34
4.15 Hvad er godt – fordelt på familietype.....	35
4.16 Hvad er godt – fordelt på delområder.....	36
4.17 Stedtilknytning i delområderne.....	39
5.1 Udvalgte trafikmålinger i Kgs. Enghave.....	41
5.2 Bilejerskab fordelt på delområder.....	42
5.3 Bilejerskab fordelt på familietype og alder.....	43
5.4 Bilejerskab fordelt efter personlig indkomst.....	43
5.5 Bilejerskab fordelt efter arbejdsmarkedstilknytning.....	44
5.6 Beboernes aktivitetsmønster.....	48
5.7 Besøg, shopping, bytur i bydelen.....	49
5.8 Besøg, shopping og bytur fordelt efter alder.....	50
5.9 Deltaget i arrangement i bydelen.....	50
5.10 Brug af rekreative områder fordelt efter familietype.....	51
5.11 Besøg mm. i bydelen fordelt efter stedtilknytning.....	52
5.12 Været til arrangement fordelt efter stedtilknytning.....	52
6.1 Trafik og levevilkår.....	55
6.2 Kgs. Enghave bydel.....	57
6.3 Trafikmængde i Kgs. Enghave.....	58
6.4 Tryghed forskellige steder i Kgs. Enghave.....	58
6.5 Forbedringsforslag.....	59
6.6 Trafik som levevilkår – fordelt efter delområde.....	62
6.7 Trafik som levevilkår – fordelt efter delområde.....	63
6.8 Trafik som levevilkår – fordelt efter bilejerskab.....	64
6.9 Trafik som levevilkår – fordelt efter familietype.....	65
6.9a Trafik som levevilkår – fordelt efter familietype og bilejerskab.....	66
6.10 Oplevelsen af støjgener fordelt på delområderne.....	68
6.11 Betydningen af trafikstøj for beboerne i P. Knudsens Gade.....	68
6.12 Tidspunkt for støjgener på hverdage.....	69
6.13 Tidspunkt for støjgener søndage.....	69
6.14 Støjgener fordelt efter tilknytning til arbejdsmarkedet.....	70

6.15 Betydning af støj.....	71
6.16 Flyttegrunde fordelt på delområder.....	73
6.17 Udsat for trafikulykke i Kgs. Enghave.....	73
6.18 Hvad er godt – fordelt efter erfaring med ulykker.....	75
6.19 Trafik som levevilkår – fordelt efter erfaring med ulykker.....	76
7.1 Aktive indenfor forskellige emner i kgs. Enghave.....	81
7.2 Deltagelse fordelt efter delområder.....	82
7.3 Aktivitet fordelt efter delområder.....	83
7.4 Deltagelse fordelt efter alder.....	84
7.5 Aktivitet fordelt efter alder.....	85
7.6 Deltagelse fordelt efter køn.....	86
7.7 Aktivitet fordelt efter køn.....	87
7.8 Deltagelse fordelt efter køn og delområder.....	88
7.9 Deltagelse fordelt efter familietype.....	89
7.10 Aktivitet fordelt efter familietype.....	89
7.11 Deltagelse fordelt efter stedtilknytning.....	90
7.12 Aktivitet fordelt efter stedtilknytning.....	90
7.13 Deltagelse fordelt efter personlig indkomst.....	91
7.14 Aktivitet fordelt efter personlig indkomst.....	91
7.15 Aktivitet fordelt efter husstandsindkomst.....	92
7.16 Aktivitet fordelt efter erhverv.....	93
7.17 Deltagelse fordelt efter erhverv.....	94

Tabeller

3.1 Svarprocenter i delområderne.....	15
3.2 Beboere og svarprocenter fordelt på køn.....	15
3.3 Beboere og svar fordelt på alder.....	16
3.4 Svar fordelt på personlig indkomst.....	16
3.5 Svarprocenter og indbyggere fordelt efter arbejdsstilling.....	17
3.6 Svarprocenter fordelt efter husstandstyper.....	18
4.1 Befolkning fordelt efter aldersgrupper.....	19
4.2 Befolkning efter arbejdsmarkedstilknytning.....	21
4.3 Uddannelsesniveau i bydele i København.....	23
4.4 Indkomst efter OECD omregningsenhed.....	26
4.5 Stedtilknytning i Kgs. Enghave.....	38
5.1 Artikler om trafik omkring Sjællandsbroens åbning.....	40
5.2 Arbejdspladsens beliggenhed.....	46
5.3 Valg af transportmiddel i fht. arbejdspladsens beliggenhed.....	46
5.4 Brug af bil.....	47
5.5 Brug af bil efter familietype.....	47
6.1 Støjgener i P. Knudsens Gade.....	71
6.2 Antal fraflyttet fra Kgs. Enghavs delområder.....	72
6.3 Ulykker fordelt efter bilejerskab.....	74
6.4 Ulykker fordelt efter køn.....	75
7.1 Deltagelse i Kgs Enghave.....	80
7.2 Deltagelse, landsgennemsnit.....	80

11. Index

- aktivitet;10;14;48;80;81;82;83;85;87;88;89;92;
95
aktivitetsmønstre;49
alder;11;16;17;32;43;50;67;88
Alder;32;42;49;85;95
arbejdsløshed;11;97
bilejere;4;42;43;46;47;63;66;67;75;79;96
biltrafik;13;56;63
boligpolitik;91
Borgmester Christiansens
Gade;13;15;19;20;22;25;26;31;32;36;38;39
;40;41;42;44;61;67;70;79;82;83;88
bus;32;46
børn;5;9;11;17;18;19;26;34;36;42;43;44;47;50
;51;54;55;60;61;64;65;66;77;78;79;80;81;8
3;85;89;91;96
børnefamilier;17;18;19;20;34;35;36;42;43;47;
51;53;61;64;65;66;67;83;89;96
Centrumforbindelsen;41
daginstitutioner;28
deltagelse;14;16;18;49;50;80;82;85;87;88;89;9
0;91;92;93;95
den grønne nerve;79
erhverv;17;22
Frederikshøj;13;14;15;16;17;19;20;22;25;26;2
7;31;36;38;42;44;49;60;61;67;70;82;83;88;
95
fritid;11
grønne områder;11;27;28;29;32;39;48;50;56
hastighed;60;79;96
hensyn til biler;56;66
Holbækmotorvejen;41;44;60
holdninger;15;18;32;34;35;36;37;56;60;63;64;
65;67;76
indkomst;16;24;25;26;37;43;67
indtægt;4;16;18;25;26;67;80;82;92;95
Kgs.
Enghave;4;5;6;9;10;13;14;16;17;19;20;21;2
2;23;24;25;26;27;28;29;30;32;37;38;39;40;
41;42;46;47;48;49;51;53;54;55;56;57;59;60
;64;66;75;77;78;79;80;81;90;91;92;96;97
kollektiv trafik;28
kriminalitet;27
kø;54;61
København;4;10;13;14;19;20;21;22;23;24;25;
39;40;41;42;44;46;48;49;53;54;55;56;61;77
;96;97;98
køn;11;15;67;75;76
kørselsafgifter;60
ledighed;22
legemuligheder;36
levestandard;4;6;9;10;11;12;13;25;27;28;35;54;6
5;66;79;96;97
luftforurening;61;77
mobilitet;6;9;11;44;54;61;65;79;96
Mozartsvej;58;60
P. Knudsens
Gade;13;15;16;17;19;20;22;25;26;31;36;39
;41;42;44;49;54;56;60;61;67;69;70;71;79;8
2;83;88;95
parkerede biler;61
politik;80;85;86;88;91
rundkørsel;5;54;60
sammenhold;30;31;32;39
sikkerhed;16;17;40;60;79;85
Sjællandsbroen;40;41;44;56
Sjælør Boulevard;5;54;60
skoler;28;35;36
sociale
problemer;27;28;30;31;32;36;39;55;78;96
stedtilknytning;37;38;90;91
stress;78
svært ved at sove;71
søvnproblemer;54;69;70;71
tog;32;46
trafik;4;6;9;10;11;12;13;14;15;18;27;29;32;40;
54;55;56;59;60;61;64;66;67;69;76;79;80;82
;86;90;96;97
Trafik;4;6;9;78;97
trafikos;54
trafikpolitik;6;9;10;18;61;80;87;88;97
trafikstøj;11;13;54;56;67;69;70;71;77
trafikulykker;10;11;14;54;75;76
tung trafik;5;54
uddannelse;11;18;22;23;24;25;44;45;46;71;79
;80;82;91;93;96
ulykker;56;75
utryghed;5;54;56;61;64;65;66;67;77;78;79;96
velfærd;4;6;9;11;26;97
ældre;9;16;19;31;32;42;85;88
ældreforsorg;28