



# RESEARCH PAPERS

from the Department of Social Sciences

*Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi*

**Research Paper no. 4/02**

**Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave**

**- resultater af en  
spørgeskemaundersøgelse**

**Lars Bohn og John Andersen**

**Roskilde University, Denmark**

**Research Paper no. 4/02**

**Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave**

**- resultater af en  
spørgeskemaundersøgelse**

**Roskilde University, Denmark**

**Lars Bohn og John Andersen**

**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

1399-139

## Forord.

Denne rapport er en første bearbejdning af en spørgeskemaundersøgelse fra efteråret 2001 i Kgs Enghave om levevilkår og trafik. På grund af stor interesse for undersøgelse har vi valgt at offentliggøre nogle af resultater og data hurtigt. Den foreliggende mere beskrivende rapport vil senere på året blive fulgt op af en mere analyserende rapport. Rapporten er blevet til i tæt samarbejde med mange organisationer og enkeltpersoner i Kgs Enghave.

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.

Tak til Pernille Ibsen for teknisk assistance med 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:

Ny spørgeskemaundersøgelse 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 livstruende

- 3 ud af 4 mener, at trafikken i bydelen 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 gadeindsnævring 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.Knudsgade 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 to 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  $\frac{1}{4}$  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  $\frac{3}{4}$  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  $\frac{3}{4}$  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,

***Kontakt til projektet:***

**Trafik og levevilkår i Kgs Enghave.**

John Andersen, projektleder: 4674-2831 / 4674-2438 [johna@ruc.dk](mailto:johna@ruc.dk)

Lars Bohn: 2016 5558 [bohn@ruc.dk](mailto:bohn@ruc.dk)

Trine Nordgaard: 4674 2758 [trinen@ruc.dk](mailto:trinen@ruc.dk)

Se også projektets hjemmeside: [www.enghavetrafik.dk](http://www.enghavetrafik.dk).

Her findes blandt andet spørgeskemaet, der ligger til grund for denne rapport samt tidligere rapporter og debatindlæg. Endvidere findes et diskussions forum på hjemmesiden, som vi opfordrer alle interesserede til at bruge aktivt

## **Working Paper Template**

### **TABLE OF CONTENTS**



## 1. Kgs. Enghave – en kort introduktion

Spørgeskemaundersøgelsen er en del af et større forskningsprojekt om trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave. Formålet med projektet er at undersøge hvordan trafik kan ses som et levevilkår på linie med andre forhold, som påvirker livet i bydelen.

Kgs. Enghave er i dag en bydel med mange sociale problemer. I 1996 modtog 26% af indbyggerne dagpenge, aktiveringsydelse eller kontanthjælp i mere end halvdelen af året. Ledigheden var i 1998 på 9,4% af arbejdsstyrken mod 6,6% i hele København.

Kgs. Enghave er også Københavns fattigste bydel målt på gennemsnitsindkomst. I 1997 tjente gennemsnitskøbenhavneren 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%.

Det er en af de bydele med færrest bilejere og samtidig et område med meget store trafikproblemer. To af Københavns fire største hovedindfaldsveje går igennem kvarteret. Hver dag kører omkring 50.000 biler gennem Sydhavnsvej. I P. Knudsens Gade er tallet 35.000 (Miljøkontrollen, København Kommune 1999).

Disse forhold er baggrunden for, at netop Kgs. Enghave er blevet valgt som case for en undersøgelse af trafikens betydning for levevilkårene på linie med for eksempel arbejdsløshed, dårlig økonomi, dårlig uddannelse og svagt socialt netværk.

Tabel 1.1: Privatbiler efter Københavns bydele 1.1.2000.

Bydel	Privatbiler pr. 1.000 personer
Vesterbro	118
Ydre Nørrebro	132
<b>Kongens Enghave</b>	<b>134</b>
Indre Østerbro	182
Valby	193
Indre By	201
Vanløse	228
Hele København	172

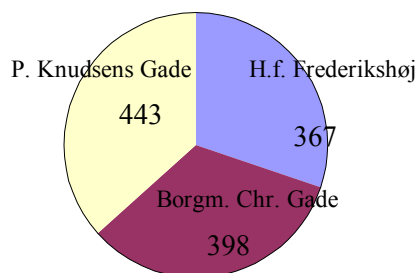
Kilde: Københavns Kommunes statistiske kontor: Bilbestanden i København 2000, fra <http://www.sk.kk.dk/Netpubl/netpubl00.htm>

### Spørgeskemaundersøgelse i 3 delområder

Undersøgelse gennemført i tre delområder i bydelen. Områderne var Hf. Frederikshøj og Borgmester Christiansens Gade og beboerne i P. Knudsens Gade 2 - 56 og 1 - 47.

Det ene yderpunkt er haveforeningen Frederikshøj, som er et kolonihaveområde med helårsbeboelse.

Figur 1.1: Antal beboere i delområderne



Frederikshøj er trafikalt set et meget fredeligt område. Der er kun meget få steder i haveforeningen biler kan komme. 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.

Som det andet yderpunkt har vi valgt et udsnit af P. Knudsens Gade. 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 Christiansengade, 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 1/10 af det gamle niveau. Beboersammensætningen er præget af ældrebebyggelsen Engholm Nord; mere end en tredjedel af beboerne i gaden er derfor pensionister.

### **Undersøgelsens forløb**

Der er i alt udsendt i alt 665 spørgeskemaer svarende til 1 spørgeskema til hver husstand i de udvalgte områder. Skemaerne er udsendt efter adresseliste leveret af cpr-registeret. Adresselisten indeholdt adresser på samtlige beboere, der medio september var registreret som beboere i de tre delområder. I husstande med mere end 1 beboer er svarpersonen tilfældigt udvalgt.

Spørgeskemaet blev udsendt d. 25/9. Sammen med spørgeskemaet var et følgebrev fra forskergruppen og en anbefaling af spørgeskemaundersøgelsen, underskrevet af bydelsrådets formand, kvarterløftprojektets formand, formanden for Hf. Frederikshøjs bestyrelse og for koordineringsudvalget for AKB ejendommene i bydelen.

Første svarfrist var d. 9/10. På dette tidspunkt havde Gallup modtaget 246 besvarede skemaer svarende til en svarprocent på 36,9.

Herefter udsendte Gallup en rykker. Yderligere 14 dage senere udsendtes endnu en rykker. Denne gang stod forskergruppen som afsender, og der blev udlovet en ekstra præmie på 1000kr, hvis der blev svaret inden onsdag d. 31 oktober. Endvidere blev der opsat opslag i AKB's ejendomme i delområderne og uddelt en tilsvarende i Hf. Frederikshøj.

Figur  
1.2



## Undersøgelsens resultat

Fredag 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 og mange af respondenterne har en beskeden uddannelsesmæssig baggrund.

Svarprocenten er 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 uddannelsesniveauefter 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

## Repræsentativitet

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.

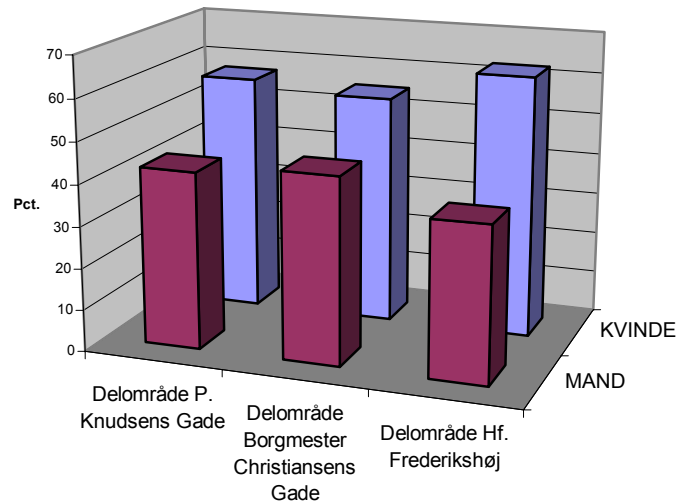
	Kvinder i alt	Kvinder besvaret	Mand i alt	Mænd besvaret
P. Knudsens Gade	52,4	57,4	47,6	42,6
Borgmester Christiansens Gade	52,1	55,1	47,9	44,9
Hf. Frederikshøj	47,2	62,8	52,8	37,2
Total	50,7	58,5	49,2	41,5

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.

Balancen mellem mandlige og kvindelige beboere er nogenlunde den samme i de to af delområderne, som ligger i "det egentlige" Kgs. Enghave. Men Hf. Frederikshøj skiller sig lidt ud. Her er der større forskel, og her er mændene i flertal. Dette afspejler sig imidlertid ikke i svarprocenterne. Tværtimod; kvinderne er relativt endnu mere overrepræsenterede i forhold til mændene i Frederikshøj end de er i de to øvrige delområder.

Denne fordeling er ikke usædvanlig. Almindeligvis er kvinder mere villige til at deltage i spørgeskemaundersøgelser (Tobiasen 1999). Som det vil fremgå af den følgende tekst er det ikke et stort problem for i vores tilfælde, da køn kun sjældent hænger sammen med holdninger til trafik.

**Figur 1.2: Svarpersoner fordelt på køn og delområde**

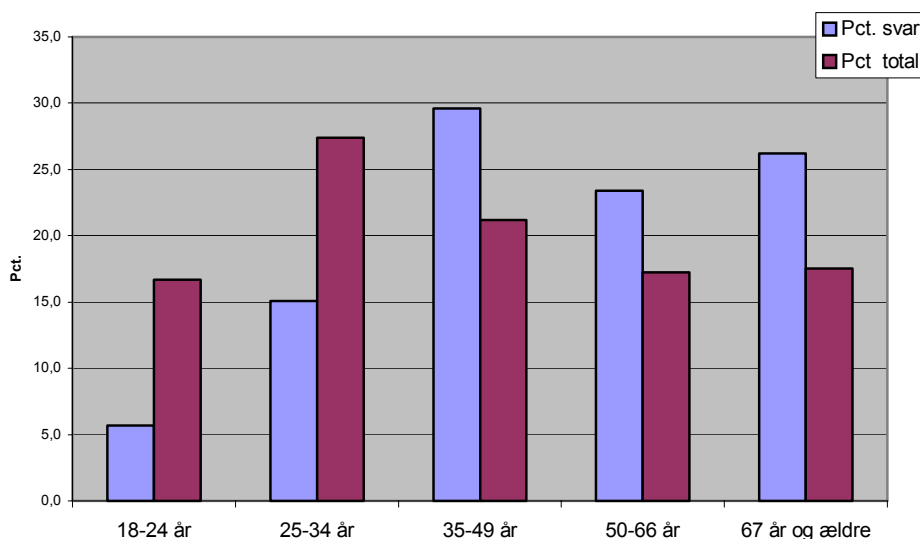


### Aldersfordelingen

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 følger 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 afvigelser. 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).

Denne fordeling forekommer også logisk. Undersøgelsestemaet er naturligvis relevant for alle som bor i kvarteret, men mere for de, som regner med at blive boende end for de, hvis fremtidsperspektiv er præget af fysisk mobilitet. De midaldrende og ældre borgere flytter mindre end de yngre. Man må derfor forvente at der blandt disse borgere er større interesse for bydelens problemer.

Figur 1.3: Svarprocent og beboere fordelt på alder



Tablet 1.4: Befolkningen og svarpersoner pr. 1/1/2001 fordelt på aldersgrupper for delområderne.

Pct.	H.f. Frederikshøj		Borgm. Christiansensgade		P. Knudsens Gade	
	Svarpct.	Total	Svarpct.	Total	Svarpct.	Total
18-24 år	3,3	7,4	4,7	12,7	9,1	18,7
25-34 år	7,4	9,9	14,2	20,2	24,0	27,4
35-49 år	42,6	49,3	17,9	18,5	26,4	26,8
50-66 år	28,7	28,2	17,0	12,7	24,0	16,5
67 år og ældre	18,0	5,3	46,2	35,9	16,5	10,6
	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Billedet går igen for delområderne med nogle mindre forskelle. P. Knudsens Gade udmærker sig ved den mest tilfredsstillende fordeling af svar i forhold til befolkningssammensætningen. De yngste er noget underrepræsenterede og det modsvares især af overrepræsentation i gruppen mellem 50 og 66 år, men forskellene er relativt små. I Frederikshøj er det især de helt unge og pensionisterne der skiller sig ud, men mønsteret er som hele bydelen – de ældre er overrepræsenteret og de yngre underrepræsenteret. Og det billede finder man også i Borgmester Christiansens Gade. Her er skævhederne generelt størst, og de berør alle aldersgrupper undtagen de 35 – 49 årige.

## 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.

	H.f. Frederikshøj		Borgm. Chr. Gade		P. Knudsens Gade		Kgs. Enghave.	
	Spsk. Pct.	Borgere pct.	Spsk. Pct.	Borgere pct.	Spsk. Pct.	Borgere pct.	Pct.	Borgere 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

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, da der kun i ganske få tilfælde er sammenhæng mellem indtægt og hvordan spørgsmålene besvares.

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 førtids-, 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.

	Kgs. Enghave		Hf. Frederikshøj		Borgm. Chr. G.		P. Knud. Gade	
	Svarpers oner	Beboere	Svarpers oner	Beboere	Svarpers oner	Beboere	Svarpers oner	Beboere
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

Udsvingene mellem de forskellige erhvervsgrupper er størst i Borgmester Christiansens Gade, men følger nogenlunde det samme mønster som i de andre delområder. Det ses også at det især er i Frederikshøj at de selvstændige ikke har

været flittige til at svare. Det lave antal selvstændige i hele bydelen gør dog, at man må betragte dette udfald som en tilfældighed.

### Børnefamilier

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 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 med og uden børn. En familie med 2 voksne og børn både under og over 18 år vil således henregnes under "øvrige husstande", fordi der i husstanden i alt er 3 voksne. En familie med kun 1 barn, vil også henregnes til denne kategori, hvis barnet er over 18, og 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 familierne i denne kategori, som er børnefamilier, hvis man alene interesserer sig for om der bor børn i husstanden.

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. I tabel 1.7 nedenfor er de tilsvarende familietyper trukket ud. Hermed er tallene sammenlignelige for alle andre familietyper end de, som Danmarks Statistik rubricerer under "øvrige".

Tabel 1.7: Svarprocenter fordelt på husstandstyper	Kgs. Enghave		Hf. Frederikshøj		Borgm. Christiansens Gade		P. Knudsens Gade	
	Spsk. Pct	Borgere pct.	Spsk. Pct	Borgere pct.	Spsk. Pct	Borgere pct.	Spsk. Pct	Borgere 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 alle tre tilfælde ses en tendens til at børnefamilier er moderat overrepræsenterede i spørgeskemaundersøgelsen. Lige godt ¼, 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%). I P. Knudsens Gade ser der ud til at være næsten 100% overensstemmelse mellem husstandsfordelingen og svarfordelingen på familietyper. Skævhederne er noget større både i Borgmester Christiansens Gade og Hf. Frederikshøj.

Trods den mindre præcision i denne opgørelse kan det fastslås, at der ikke i nogen af tilfældene 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. Endelig er der usikkerheden om hvor mange børnefamilier, der gemmer



sig i kategorien "øvrige familier". Der er derfor ikke meget at vinde i præcision ved at foretage en vægtning af de svar, hvor der er sammenhæng mellem familietype og besvarelserne.

### **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.

Den stærkeste sammenhæng mellem svar og baggrundsvariabel fandt vi på kategorien familietype. Børnefamilier er mere kritiske end ikke-børnefamilier. Samtidig er der forskel mellem svarprocenterne blandt børnefamilier og ikke-børnefamilier. Det kunne give anledning til overvejelser om at vægte svarene for børnefamilier for at kunne tegne et mere korrekt billede af kvarterets holdninger til disse emner. Da problemet ikke er dramatisk og kategori-problemet gør det svært at afgøre hvilken vægtning man skulle bruge, har vi valgt ikke at foretage vejning af svarene.

## 2. Ny viden om befolkningen i delområderne

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 økonomi (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.

### Socialforskningsinstituttets mål for velstand

Men en husstands materielle muligheder påvirkes af andre forhold end indtægten. De materielle muligheder er væsensforskellige mellem den husstand, som har en billig bolig og den, som måske har været nødt til at investere i en dyr ejerbolig eller slæber rundt på en stor gæld.

Omvendt siger restbeløbet heller ikke alt om familiens reelle økonomiske situation. For eksempel kan der være meget lidt tilbage til forbrug både fordi indkomsten er utilstrækkelig og fordi man har sat sig i meget store faste økonomiske udgifter på grund af huskøb eller andet forbrug, som måske har haft positiv virkning på oplevelsen af livskvalitet. I det sidste tilfælde kan den dårlige økonomi betragtes som et "trade off" i forhold til noget andet positivt (et stort hus man samtidig har glæde af eller en jordomrejse som har givet en god oplevelse el. lign.).

Andre forhold har også betydning for økonomi som levevilkår. Bl.a. spiller interesser og socialt netværk en rolle for hvad den enkelte husstand kan få ud af pengene.

Der er således mange forhold, som på forskellig vis spiller ind på de reelle materielle muligheder for en husstand. Derfor har Socialforskningsinstituttet (SFI) udviklet et spørgebatteri til brug i levevilkårsundersøgelser. Vi har medtaget 4 af disse i spørgeskemaundersøgelsen:

- 1) hvad har husstanden tilbage til det daglige forbrug når alle de faste udgifter er betalt (giv et skøn)?
- 2) Hvordan vil du alt i alt bedømme din/din families økonomiske situation (Særdeles god, god, nogenlunde, dårlig)?
- 3) Har du eller din familie inden for den sidste måned af økonomiske grunde måttet lade være med at: invitere gæster, gå ud en aften, købe medicin du/familien havde brug for?
- 4) Synes du alt i alt at din levestandard sammenholdt med for 5 år siden er bedre, stort set uforandret eller dårligere?

Umiddelbart giver spørgsmålene naturligvis et udmærket billede husstandens økonomiske situation. Men billedet er ikke i sig selv udtømmende. Som levevilkårsindikator er målene mere præcise hvis de også kombineres med de traditionelle objektive mål. I det følgende vil de forskellige mål derfor blive gennemgået og diskuteret i forhold til hinanden.

### Husstandsindkomsten

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 2.1: Husstandsindkomst pr. OECD omregnings-enhed. Pct. husstande. N = 233	Total	P. Knudsens Gade	Borgmester Christiansens Gade	Hf. Frederikshøj
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 husstandsindkomst i forhold til den personlige indkomst forholdsvis mindre i Frederikshøj. Husstandsindkomsten i Borgmester Christiansens Gade fremstår relativt højere fordi der her er færre børnefamilier end i de to øvrige områder. Det kan bemærkes, at denne tendens ville være stærkere, hvis man i stedet for OECD's omregningstal blot havde delt husstandsindkomsten på antallet af beboere i hver husstand.

### Restbeløb efter afholdelse af faste udgifter

Der er en tydelig sammenhæng mellem husstandsindkomsten og restbeløbet efter faste udgifter og skat er betalt. En krydstabulering giver en  $\chi^2$  værdi på 0,000 – dvs. der er under 1 promilles sandsynlighed for at der ikke er en sammenhæng – og tallene i tabel 2.2 understøtter dette. De fleste med et højt restbeløb ses i Borgmester Christiansens Gade, og de fleste med et lavt bor i Borgmester Christiansens Gade. Frederikshøj fordeler sig også her ganske gennemsnitligt.

Tabel 2.2: Tilbage efter betalt skat og faste udgifter pr. OECD omregningsenhed i husstanden. Pct. husstande. n = 185	Total	P. Knudsen s Gade	Borgm. Christiansens Gade	Hf. Frederikshøj
Mindre end 2000 Kr. tilbage	21,5	29,2	15,4	19,1
Mellem 2000 Kr og 2999 Kr. tilbage	21,0	18,5	25,0	20,6
Mellem 3000 og 3999 Kr. tilbage	19,9	18,5	17,3	23,5
Mellem 4000 og 5999 Kr. tilbage	22,0	21,5	19,2	23,5
Mellem 6000 og 10000 Kr. tilbage	15,6	12,3	23,1	13,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Der er således divergens mellem det billede som fremkommer når der tages udgangspunkt i husstanden og det som ses ud af personlig indkomst. Forskellen skyldes formentlig det højere antal børnefamilier i Frederikshøj og det tilsvarende lavere antal i Borgmester Christiansens Gade. Der er simpelthen flere til at dele indkomsterne det første sted og færre det sidste.

### Hvordan den økonomiske situation opleves

Tabel 2.3: Egen bedømmelse af familiens økonomiske situation

N = 345	P. Knudsens Gade	Borgm. Chr. Gade	Hf. Frederikshøj	Total
Særdeles god	4,9	6,7	11,1	7,5
God	39,3	29,5	36,8	35,7
Nogenlunde	40,2	53,3	43,6	45,2
Dårlig	15,6	10,5	8,5	11,6
Total	100,0	100,0	100,0	100,0

Det ville have været forventeligt at genfinde dette billede i respondenternes oplevelse af egen økonomiske situation. Selv om en kontrolberegning viser, at der er en kraftig sammenhæng mellem både god

husstandsøkonomi og et højt restbeløb efter faste udgifter (se bl.a. tabel 2.4), er sammenhængen ikke så kraftig, at billedet bliver det samme når egenoplevelsen af den økonomiske situation fordeles på delområder. Her er der større lighed med fordelingen af den personlige indkomst på delområder. Det klart største antal der oplever situationen som god findes i Frederikshøj, og de fleste, som synes det godt kunne have været bedre bor i P. Knudsens Gade.

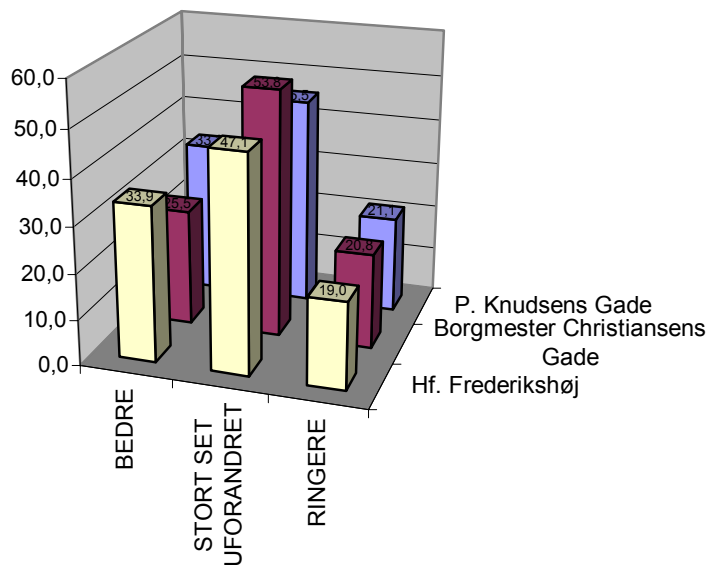
Tabel 2.4: Tilbage til husstandens forbrug efter faste udgifter og oplevelsen af husstandens økonomiske tilstand

	Mindre end 2000 Kr. tilbage	Mellem 2000 og 2999 Kr. tilbage	Mellem 3000 og 3999 Kr. tilbage	Mellem 4000 og 5999 Kr. tilbage	Mellem 6000 og 10000 Kr. tilbage	Total
Særdeles god	5,1	2,6		7,3	24,1	7,1
God	10,3	18,4	40,5	61,0	65,5	38,0
Nogenlunde	46,2	68,4	54,1	31,7	10,3	43,5
Dårlig	38,5	10,5	5,4			11,4
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

### 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 2.1 næste side). Ud fra et lighedssynspunkt kan man mene det burde have været i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade flest havde oplevet en bedring, men det er 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.

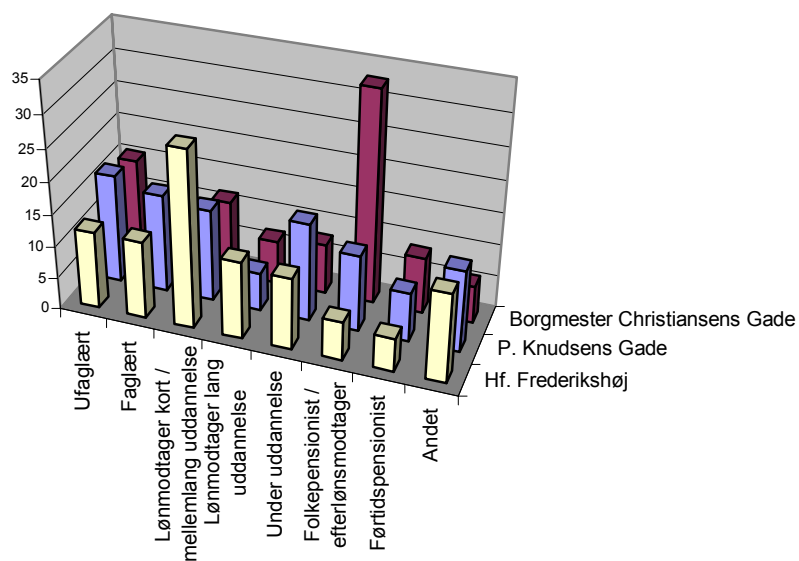
**Figur 2.1 Udviklingen i økonomi indenfor sidste 5 år**  
n = 350



### Tilknytning til arbejdsmarkedet

Fordelingen på beskæftigelse bekræfter det som også kunne ses af aldersfordelingen. Borgmester Christiansens Gade adskiller sig markant fra de øvrige områder ved at der bor ualmindeligt mange pensionister her. Herudover ses det, at der er en overrepræsentation af veluddannede lønmodtagere i Frederikshøj og af faglærte, ufaglærte og uddannelsessøgende i P. Knudsens Gade.

**Figur 2.2: Hovedbeskæftigelse fordelt på delområde**  
n = 337



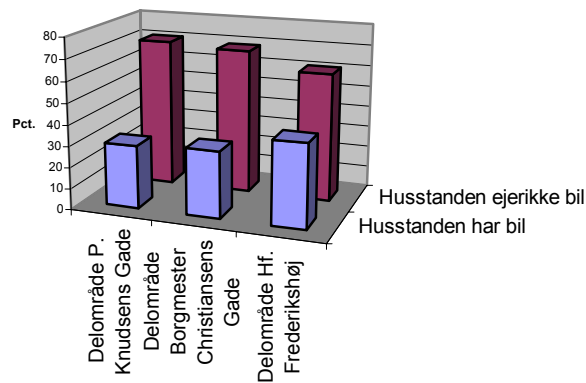
Erhvervsfordelingen synes således at afspejle boligernes karakter. Ældreboligerne i Borgmester Christiansens Gade er naturligvis forklaringen på det høje antal ældre her, og de små lejligheder i P. Knudsens Gade er attraktive for uddannelsessøgende og andre med en relativt lave indkomster.

### Bilejerskab – fordeling

Som nævnt indledningsvis er Kgs. Enghave en af de bydele i København, hvor færrest har bil. Kun i bydele som Vesterbro og Nørrebro er der færre bilejere pr. indbyggere.

Internt i Kgs. Enghave er der også forskel på frekvensen af bilejere. Det færreste antal bilejere finder man i P. Knudsens Gade. 29,7% af respondenterne i P. Knudsens Gade og 31,4% i Borgmester Christiansens Gade har bil i husstanden. I Hf. Frederikshøj har 39,3% bil..

**Figur 2.3: Bilejerskab fordelt på delområder**  
n = 343



### Tilknytning til bydelen

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 steduaafhængige 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 steduaafhængige følelse er det post-moderne sidestykke til den rodfæstede og den relative stedtilknytning. De steduaafhængige 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.

Tabel 2.5: Typologi for stedtilknytning	7a: Jeg kunne ikke forestille mig at bo noget andet sted end Kgs. Enghave		7b: Jeg føler mig hjemme i Kgs. Enghave, men kunne sagtens.....		7c: Jeg føler mig hjemme [lokalt], men ikke i Kgs. Enghave		7d: Det betyder ikke noget særligt om jeg bor i Kgs. Enghave eller andet sted		7e: Jeg føler mig ikke hjemme i Kgs. Enghave	
	Enig	Uenig	Enig	Uenig	Enig	Uenig	Enig	Uenig	Enig	Uenig
		g		g		g		g		g

Rodfæstet	X			x		x		x		x
Relativ stedtilknytning		x	X		x	x		x		x
Steduafhængig		x	X		x	x	X			x
Fremmedgjort		x		x		x		x	X	

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.

Svarene er tolket som det fremgår af ovenstående skema. Stort X betyder at der skal være svaret enig på spørgsmålet for at blive henregnet til denne typologisering, lille x at også hverken eller og ved ikke accepteres. Det vil for eksempel sige, at man for at blive kategoriseret som en person med relativ stedtilknytning skal have svaret helt enig eller enig på spørgsmålet "Jeg føler mig hjemme i Kgs. Enghave, men kunne sagtens føle mig hjemme i mange andre byer/bydele". De, der har brugt kategorien "hverken - eller" fraregnes også selv om de ellers svarer i overensstemmelse med kategorien. Man kan svare hvad man vil på 7c - "Jeg føler mig hjemme i den haveforening/ejendom hvor jeg bor, men ikke i Kgs. Enghave som sådan". Derfor er der kryds i både enig og uenig her. Til gengæld kan man ikke henregnes til relativ stedtilknytning, hvis man har erklæret sig enig i 7a, 7d eller 7e - "Jeg kunne ikke forestille mig at bo noget andet sted end i Kgs. Enghave", "Det betyder ikke noget særligt for mig, om jeg bor i Kgs. Enghave eller en hvilken som helst anden by/bydel" og "Jeg føler mig ikke hjemme noget sted i Kgs. Enghave i det hele taget". Disse spørgsmål er udtryk for alle udsagn, som ikke harmonerer med at føle en relativ stedtilknytning. Derfor skal man altså enten have svaret hverken/eller, ved ikke eller være uenig.

Beregnet på den måde har lidt under halvdelen af respondenterne givet gyldige svar. 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.

**Tabel 2.6:**

#### 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		

Som det ses af tabel 2.6 ligger de fleste svar i kategorierne "relativ stedtilknytning" og "steduafhængig". Lidt færre føler sig rodfæstede i kvarteret, og kun ganske få er egentligt fremmedgjorte.

Sammenlignes disse fund med det antal år, respondenterne opgiver at have boet i Kgs. Enghave ses det at de rodfæstede typisk har boet i bydelen ganske længe og at kun få af de fremmedgjorte har boet mere end få år i bydelen (se tabel 2.7). Forskellen mellem folk, som udtrykker relativ stedtilknytning og steduaafhængighed er moderat, men det ses dog, at flere af de steduaafhængige kun har boet i bydelen i kort tid. Af næste skema ses det, at de rodfæstede også skiller sig ud fra de øvrige ved typisk at være noget ældre.

Disse resultater er teoretisk forventelige ud fra Hummonds typologi. Ældre mennesker er oftere traditionalistiske og jo løsere tilknytning man føler, jo færre år vil man typisk bo samme sted. Alt i alt kan det altså konstateres, at vores operationalisering af Hummonds begreber synes at indfange nogle forskellige strømninger i stedtilhørsfølelsen i Kgs. Enghave ganske godt.

**Tabel 2.7: Stedtilknytning og antal år i bydelen**

**Antal år respondenter har boet i Kgs. Enghave \* Stedtilknytning Crosstabulation**

			Stedtilknytning				Total
			Rodfæstet	Relativ stedtilknytning	Steduaafhængig	Fremmedgjort	
Antal år respondenter har boet i Kgs. Enghave	Mindre end 5 år	Count	2	14	12	6	34
		% within Stedtilknytning	8,0%	17,7%	27,3%	66,7%	21,7%
	5 - 9 år	Count		20	14	2	36
		% within Stedtilknytning		25,3%	31,8%	22,2%	22,9%
	10 - 19 år	Count	3	23	11	1	38
		% within Stedtilknytning	12,0%	29,1%	25,0%	11,1%	24,2%
	20 - 29 år	Count	8	15	3		26
		% within Stedtilknytning	32,0%	19,0%	6,8%		16,6%
	Mere end 30 år	Count	12	7	4		23
		% within Stedtilknytning	48,0%	8,9%	9,1%		14,6%
Total	Count	25	79	44	9	157	
	% within Stedtilknytning	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	

**Tabel 2.8 Stedtilknytning fordelt efter alder**

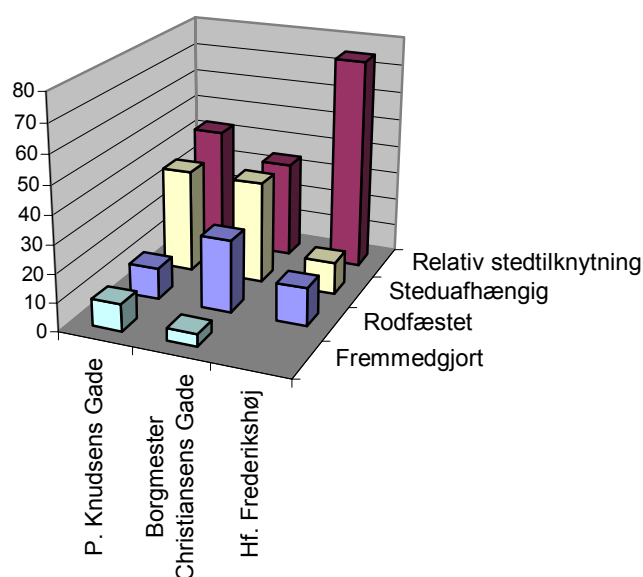
**Alder \* Stedtilknytning Crosstabulation**

			Stedtilknytning				Total
			Rodfæstet	Relativ stedtilknytning	Steduaafhængig	Fremmedgjort	
Alder	18 - 24 år	Count		7	3	1	11
		% within Stedtilknytning		8,6%	6,5%	11,1%	6,8%
	25 - 34 år	Count	2	13	14	3	32
		% within Stedtilknytning	7,7%	16,0%	30,4%	33,3%	19,8%
	35 - 49 år	Count	4	33	17	1	55
		% within Stedtilknytning	15,4%	40,7%	37,0%	11,1%	34,0%
	50 - 66 år	Count	9	20	6		35
		% within Stedtilknytning	34,6%	24,7%	13,0%		21,6%
	67 år eller ældre	Count	11	8	6	4	29
		% within Stedtilknytning	42,3%	9,9%	13,0%	44,4%	17,9%
	Total	Count	26	81	46	9	162
		% within Stedtilknytning	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

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 steduaafhængige, hvilket kan hænge

sammen med at de steduaafhængige 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.

**Figur 2.4: Stedtilknytningsfølelse i delområderne**  
n = 162



### Hvordan beboerne bruger bydelen

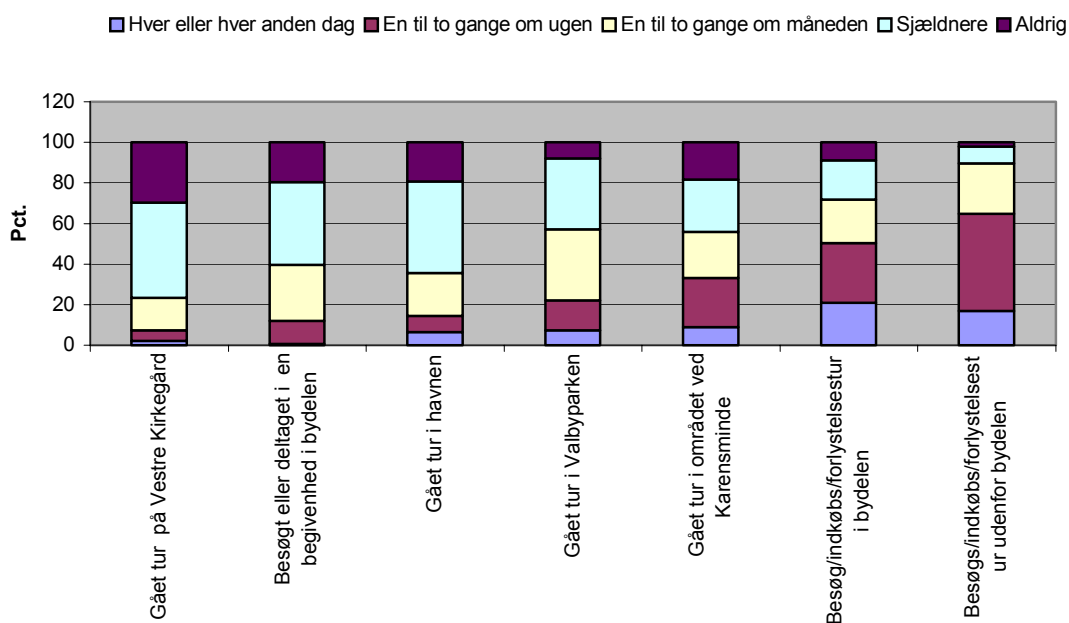
Spørgeskemaet indeholdt også en række spørgsmål om hvordan beboerne bruger bydelen. Respondenterne blev spurgt hvor ofte de foretog sig bestemte aktiviteter i bydelen og i et enkelt tilfælde også udenfor. Spørgsmålene handlede dels om almindelig praktisk og social aktivitet (indkøb, besøg af familie og venner, byture) og brug af bydelens rekreative faciliteter (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, hvilket vel også er en naturlig følge af, at det trods alt er nemmere at købe ind og besøge venner hvor man bor.

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. Forskellen på de ca. 10 – 15% kan imidlertid

være udtryk for, at der i en mellemstor provinsby som Sønderborg er færre lokale indkøbsalternativer end det trods alt er tilfældet i Kgs. Enghave

**Figur 2.5: 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 1.2) 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 Bådehavnsvej eller man skal krydse Sydhavnsvej og om bag de nye high-tec virksomheder som ligger der.

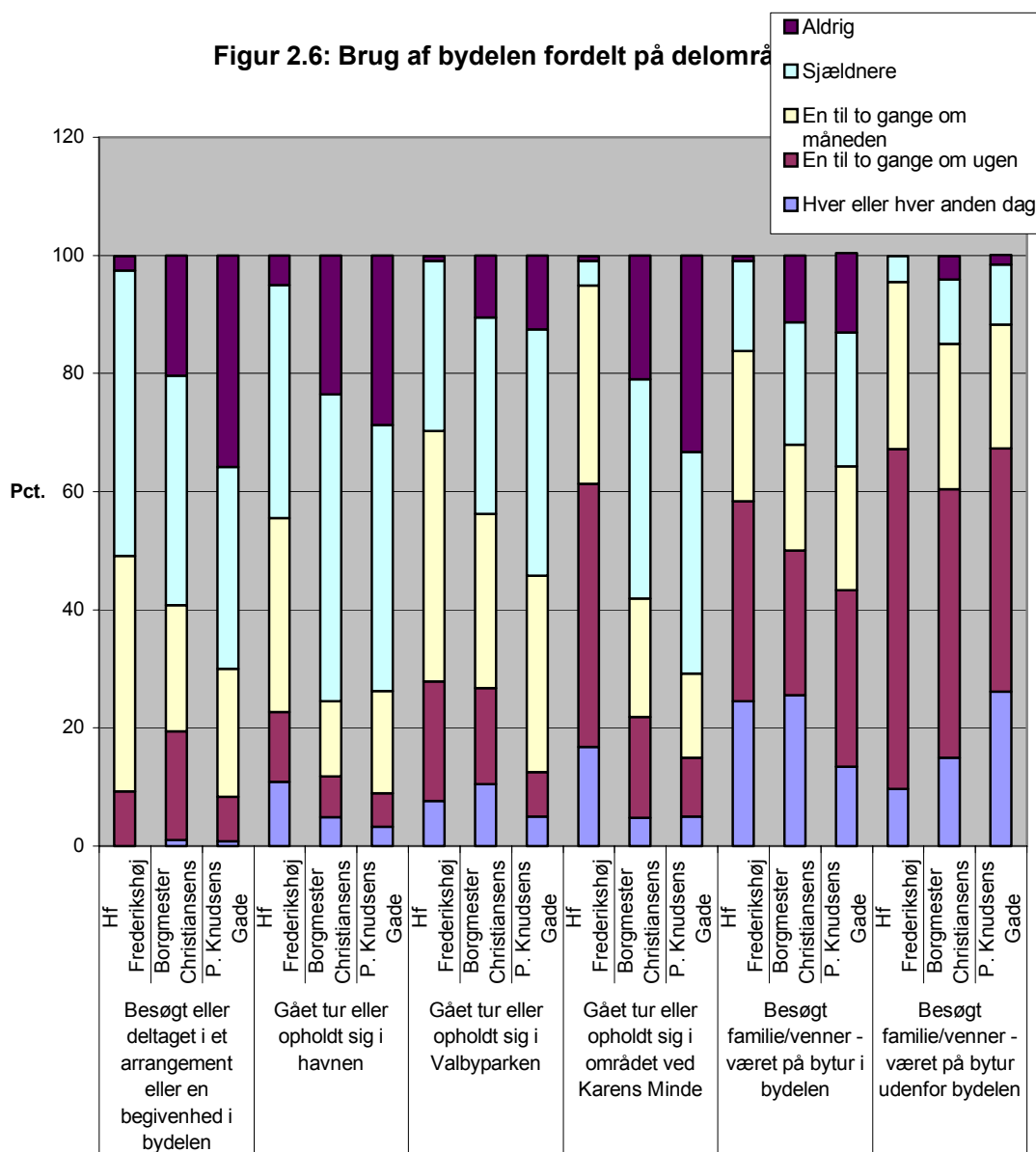
Beboerne er at dømme ud fra disse svar lidt hyppigere turgængere end borgerne i Sønderborg. Her oplyste ca. 20% at de ca. 1 gang om ugen eller oftere gik tur i en af byens parker (Hvidtfeldt 1999).

### 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, men ellers er forskellene små.

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 også er der, hvor man sjældnest er i bydelen.

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.

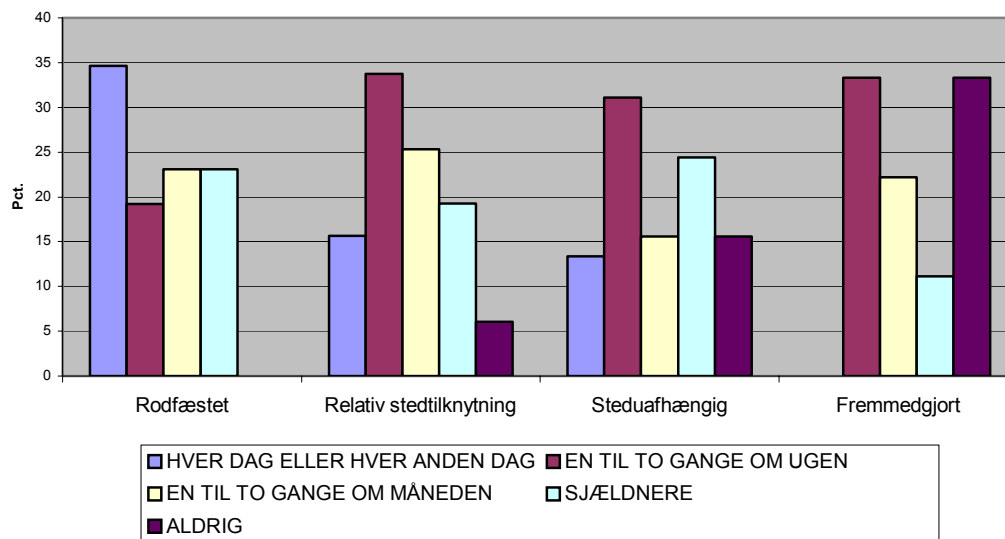


### Stedtilknytning

Stedtilknytning har ikke overraskende også en vis betydning for hvor meget bydelen bruges. Der er ganske vist ikke den store forskel på hvor mange fra de tre

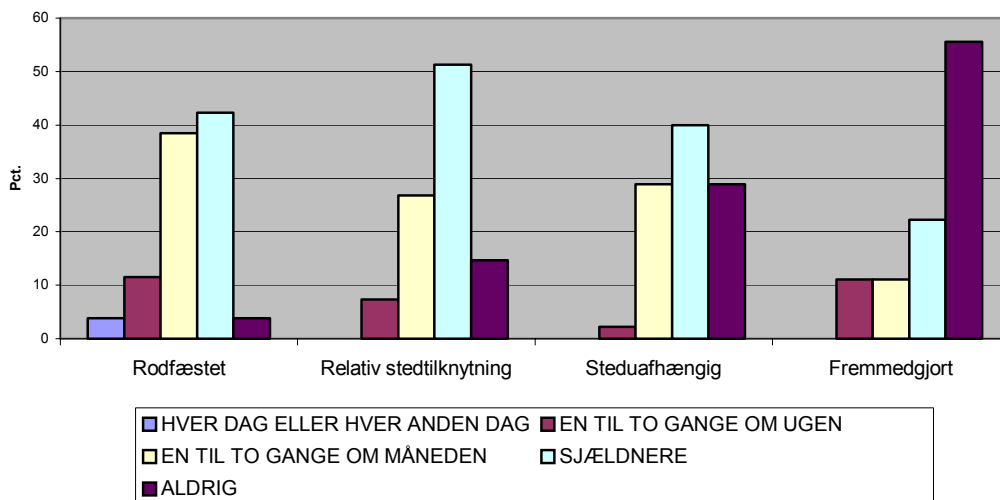
første grupper i figur 2.7 der er på indkøb eller besøg i bydelen i løbet af en uges tid, men hvis man føler sig rodfæstet sker det oftere næsten hver dag.

**Figur 2.7: 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 er man steduaafhængig sker det sjældnere. Og de fremmedgjorte er ikke overraskende overordentligt reserverede i forhold til bydelens sociale liv – over halvdelen af denne gruppe oplyser, at de aldrig deltager i nogen begivenhed i bydelen.

**Figur 2.8: Været til arrangement i bydelen fordelt efter stedtilknytning**



### Pendling

Af tabel 2.9 fremgår det, at den største del af respondenterne 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 2.10 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.

	Bus og tog		Til Cykel fods	
	Bil			
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

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.

Skema 2.10 bekræfter hvad man kunne formode ud fra placeringen af respondenternes arbejdspladser. Der er rigtig mange, som ikke bruger bil for at komme til og fra arbejde. Uanset hvor arbejdspladsen ligger er det i alle tilfælde et flertal af respondenterne som bruger et eller flere andre transportmidler i



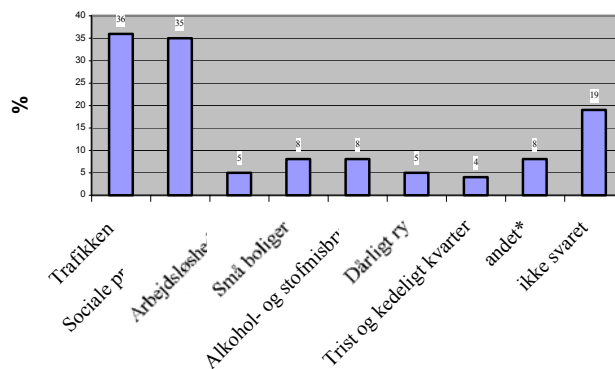
stedet for bil, når de skal tjene deres daglige brød. Selv blandt de, hvis arbejdsplads ligger udenfor Storkøbenhavn er det kun 30%, som oplyser at de bruger bil som transportmiddel.

### 3. Opfattelsen af levevilkårene i bydelen

Et af formålene med spørgeskemaundersøgelsen er at indkredse hvordan trafik og trafikgener forholder sig til andre levevilkårskomponenter knyttet til den fysiske lokalitet. At trafik er generende for de, som bor tæt på store veje siger ikke så meget i sig selv. Ved at relatere trafikgener til andre forhold, som kan påvirke levevilkår i både negativ og positiv retning får man et mere sigende billede af i hvilken grad trafik udgør et levevilkår.

De spørgsmål, som er brugt til at indkredse andre levevilkår i bydelen er dels udviklet med afsæt i de forudgående kvalitative interview. Vores respondenter nævnte især ældreforsorgen 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 med denne undersøgelse 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 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.

Figur 3.1: Bydelens telefonundersøgelse: Hvad er det værste ved at bo i Kgs. Enghave?



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

ældreforsorg og et ringe udbud af forretninger nævnes, men ikke lige så ofte som trafikken. Af positive ting ved bydelen fremhæves især de grønne områder.

#### Trafikken

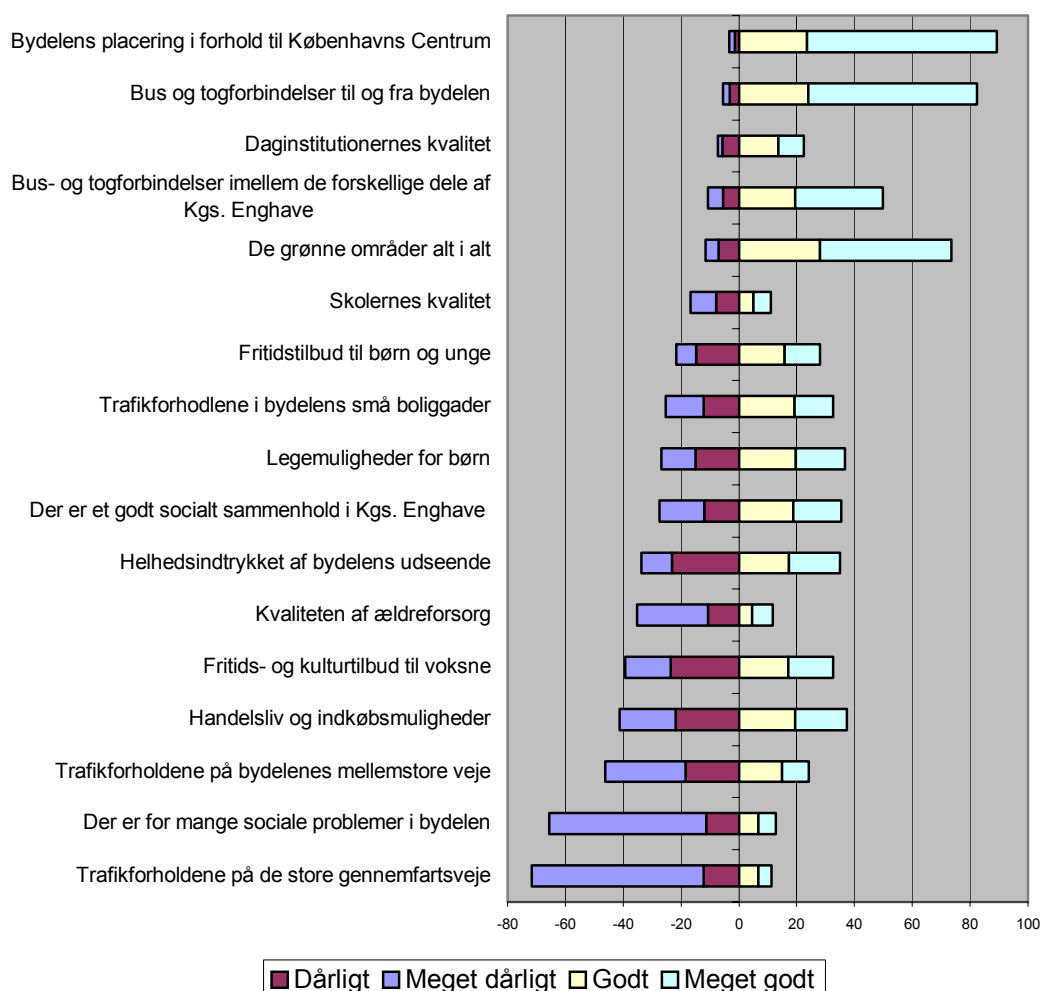
Figur 3.2 viser svarene o pct. fra spørgsmålene om bydelens kvaliteter. Kun negative og positive tilkendegivelser er medtaget. Hverken/eller og ved ikke svar vises ikke, men kan udledes af længden af hver søjle. Jo kortere søjle, jo flere har brugt en af disse to svarmuligheder. De besvarede spørgeskemaer, 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. En mere detaljeret oversigt kan ses i bilagsskema 1, hvor både antallet af svar på hvert enkelt spørgsmål (n) og antallet af neutrale svar fremgår. 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 3.2 Hvad er godt og hvad er dårligt i bydelen?  
(for n-værdier, se bilagstabel 1)**



## **Sociale problemer**

På problemlistens andenplads 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.

Der er dog alligevel gode grunde til at regne med, at de fleste har opfattet spørgsmålet som et spørgsmål om hvordan de sociale problemer påvirker ens egne levevilkår i bydelen – altså det som ovenfor er benævnt "den personlige synsvinkel". Respondenterne bliver bedt om at tage stilling til udsagnet "Der er for mange sociale problemer i bydelen", og får i parentes eksemplerne "alkoholikere og/eller kriminalitet o.l.". Desuden viste de kvalitative interview og samtaler med folk i kvarterløfts- og bydelsadministrationen, at der er en betydelig utilfredshed med, at bydelen angiveligt er blevet brugt til "opbevaringssted" for sociale problemer pga. de mange billige boliger. Og som nævnt viste bydelens egen undersøgelse fra 1998 at mange – helt nøjagtigt 35% af de adspurgte – spontant nævnte netop de sociale problemer som det værste ved bydelen. Kun trafikken scorer højere med 36%. Selv om bydelens undersøgelse er gennemført som en telefonrundspørgning til et tilfældigt udtræk fra lokaltelefonbogen og ikke er tjekket for repræsentativitet, peger resultatet på, at bydelens sociale problemer opfattes som en gene af et ganske stort antal af bydelens beboere. Der er derfor god grund til at antage, at størsteparten af nærværende undersøgelses respondenter har svaret ud fra "den personlige synsvinkel".

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.

## **Andre forhold**

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.

Ældreforsorgen 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.

## Trafikulykker

Godt 13% af de adspurgte oplyser, at de på et eller andet tidspunkt har været udsat for en trafikulykke et sted i bydelen. 24% af disse kom alvorligt til skade, svarende til 3,1% af samtlige respondenter. 36% kom lettere til skade svarende til 5% og 40% slap uden skrammer (5,2% af samtlige 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 samtlige respondenter.

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 – udtrykker en ulighedsproblematik. Det er i højere grad de, som ikke selv medvirker til at skabe de trafikale problemer, der kommer til skade.

**Tabel 3.1: Ulykker fordelt efter bilejerskab**

### Bilejerskab \* ULYKKER Crosstabulation

% within Bilejerskab

		ULYKKER		Total
		Har ikke været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave	Har været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave	
Bilejerskab	Husstanden har bil	87,6%	12,4%	100,0%
	Husstanden ejerikke bil	82,4%	17,6%	100,0%
Total		84,1%	15,9%	100,0%

**Tabel 3.2: 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%

### **Variationer i de forskellige holdninger**

Der er på en række områder forskelle imellem forskellige grupperes holdninger til de enkelte spørgsmål. I forhold til spørgsmål 2 og 3 i spørgeskemaet (holdninger til bydelens kvaliteter) er der især store forskelle imellem holdningerne i de enkelte delområder. Der er også forholdsvis ofte sammenhæng mellem køn, alder, om der er bil i familien. Noget sjældnere er der sammenhæng mellem disse spørgsmål og økonomiske forhold, erhverv og om man har været udsat for en ulykke i bydelen.

Her skal man imidlertid være på vagt. For det første kan man ikke opfatte en sammenhæng mellem to variable som et bevis på en årsagssammenhæng. Det klassiske eksempel herpå er udviklingen i storkebestanden og spædbørnsfødsler i tresserne. Begge dele viste en støt tendens til fald. Men at betragte denne kendsgerning som bevis for at datidens dydige barnekammerforklaring på tilblivelsen af børn må nok alligevel betragtes som dårlig videnskab.

For det andet kan der være tale om en skinsammenhæng enten i form af en mellemkommende eller bagvedliggende variabel. En bagvedliggende variabel er en faktor som påvirker begge de variable som måles. Hvis det for eksempel er sådan, at et højt uddannelsesniveau fører til god økonomi *og* en negativ indstilling til bydelens handelsliv, er den egentlige sammenhæng altså ikke bilejerskab og holdninger, men den bagvedliggende variabel: økonomi. En mellemkommende variabel er som ordet siger en faktor, som kommer imellem de faktorer kigges på i en given situation. Hvis man for eksempel har en tabel, der viser sammenhæng mellem en god økonomi og holdningen til trafikforholdene i bydelen, kan den egentlige årsagssammenhæng være, at en god økonomi ofte fører til at der er en bil i husstanden og at bilejerskab øger sandsynligheden for en positiv vurdering af trafikforholdene. I dette eksempel er bilejerskabet så den direkte årsag, og samtidig en mellemkommende variabel.

### **Kontrol for skinsammenhænge**

Man kan kontrollere for skinsammenhænge ved at splitte datamaterialet op i forhold til de kategorier den mulige bagvedliggende- eller mellemkommende variabel består af og sammenligne de fundne forskelle i den oprindelige variabel indenfor disse kategorier. Hvis man således undersøger om de forskelle man fandt mellem holdninger hos respondenter med forskellig økonomisk situation forsvinder, når man kigger på holdninger hos de der har bil og de der ikke har bil hver for sig, må man umiddelbart slutte, at det ikke er økonomien, men bilejerskabet, som er den egentlige årsag til en given holdning. I modsat fald kan man naturligvis gå ud fra, der er en sammenhæng mellem økonomi og holdning.

Med andre ord: hvis der ikke blandt bilejerne er nogen forskel mellem de, som har god økonomi og de som ikke har, så er det efter alt at dømme bilejerskabet

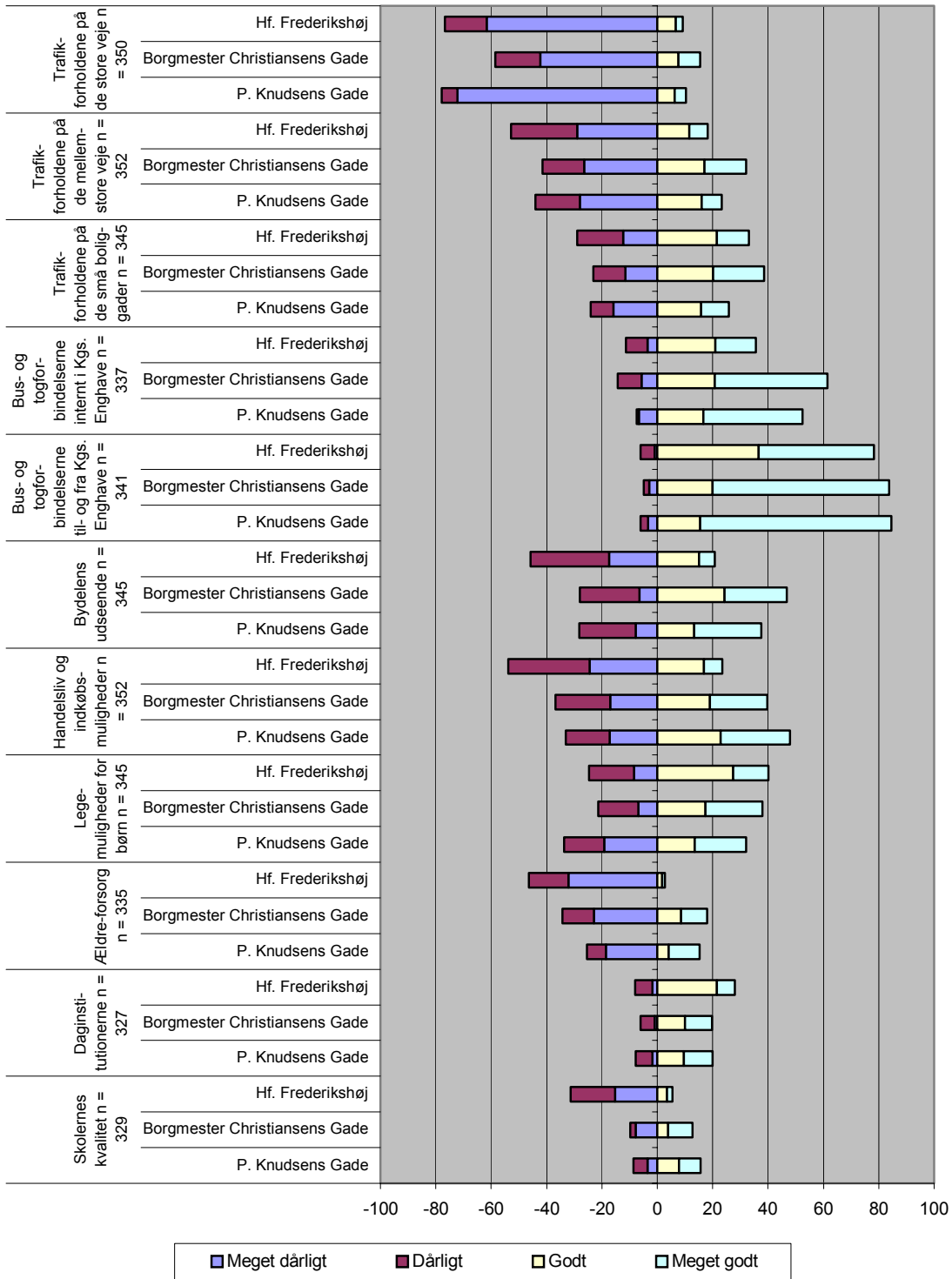
og ikke økonomien, der skinner igennem, når man kigger på sammenhængen mellem økonomisk situation og respondenternes svar.

### **Holdninger i delområderne**

Som nævnt adskiller undersøgelsens tre delområder fra hinanden både ved graden af trafikbelastning og ved betydelige forskelle i beboernes aldersmæssige og økonomiske baggrund. Dette viste sig ikke bare i de socio-økonomiske forskelle, der er redegjort for ovenfor. Det kunne også ses i de kvalitative interview, vi gennemførte i foråret 2001. Her viste der sig betydelige kulturelle og holdningsmæssige forskelle, og det afspejlede sig naturligvis også i de interviewedes syn på de trafikale forhold.

Spørgeskemaundersøgelsen tyder på, at vores erfaringer fra de kvalitative interview i store træk er repræsentative for de forskelle der er mellem især Frederikshøj og det øvrige Kgs. Enghave. I de fleste tilfælde hvor der ikke er lokale forhold, som gør det oplagt at finde mere kritiske holdninger andre steder, er der flest kritiske beboere i Frederikshøj.

**Figur 3.3: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på delområder**





### **Trafikforholdene på de store gennemfartsveje**

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 områdets 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.

Især forskellen mellem Frederikshøj og Borgmester Christiansens Gade kan undre. Hvorfor er beboerne i det trafikfredelige Frederikshøj mere kritiske end de moderat trafikplagede beboere i Borgmester Christiansens Gade og lige så kritiske som beboerne i det meget trafikplagede delområde i P. Knudsens Gade?

### **Skinsammenhæng?**

En oplagt forklaring kunne være at der er tale om virkningen af bagvedliggende eller mellemkommende variable. Der er sammenhæng mellem mange både demografiske og økonomiske faktorer og holdninger til trafikforholdene i Kgs. Enghave. Således er kvinder, børnefamilier, ikke-bilejere, folk som synes deres økonomi er dårlige og folk, der opgiver at have været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave mere kritiske end gennemsnittet. Hvis nogle af disse grupper er underrepræsenteret i for eksempel Borgmester Christiansens Gade, vil det også vise sig ved færre kritiske der – alt andet lige.

Det kan imidlertid ikke være dårlig økonomi, som skinner igennem. Der er flere i Borgmester Christiansens Gade, som siger deres økonomi er dårlig, men økonomi hænger sammen med mere kritiske holdninger, ikke mindre. Det kan heller ikke være erfaringer med trafikulykker; nogenlunde lige mange fra hvert delområde har været udsat for en ulykke.

Det efterlader bilejere, kvinder og børnefamilier. De fleste børnefamilier finder man for eksempel i Frederikshøj, de færreste i Borgmester Christiansens Gade, og der er en klar sammenhæng mellem børnefamilier og holdninger til trafikforholdene i bydelen. Børnefamilierne er generelt mere kritiske end de øvrige familier.

Kontrol for børnefamilier som bagved- eller mellemliggende variabel viser blot, at det ikke er forklaringen. 84,6% af børnefamilierne i P. Knudsens Gade og 91,1% af børnefamilierne i Frederikshøj kritiske, mens kun 66,7% er det i Borgmester Christiansens Gade. Forskellen genfindes således indenfor kategorien

"børnefamilier" i hvert af delområderne. Heraf kan man slutte, at det ikke kan være årsag til forskellen mellem Borgmester Christiansens Gade og Frederikshøj.

Lignende resultater finder man, når der kontrolleres for bilejerskab og køn. Meget tyder således på, at der er en holdningsmæssig forskel på dette felt knyttet til bopæl i Frederikshøj i forhold til i al fald Borgmester Christiansens Gade, men måske i virkeligheden i forhold til det mere "traditionelle" Kgs. Enghave generelt.

Denne forskel kan have forskellige forklaringer. En mulig forklaring er, at det man ser er udtryk for, at beboerne i Frederikshøj ikke på samme måde som de øvrige er blevet tilvænnet det høje trafikniveau i bydelen. En anden mulighed er, at beboerne i Frederikshøj generelt stiller højere krav til deres nærmiljø end beboerne i de to andre delområder. I begge tilfælde vil det påvirke beboerne i Frederikshøj til svar, som ikke umiddelbart vil afspejle den mere fredelige trafikale situation her.

### **Trafikforholdene på de små og mellemstore veje i bydelen**

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%

Som det fremgår af grafen er det også beboerne i Frederikshøj og P. Knudsens Gade som er mest kritiske og i Borgmester Christiansens Gade som er mindst. Men her er også en anden lille forskel, som ikke ses i fht. spørgsmålet om de store og mellemstore gader. Der er færre beboere i P. Knudsens Gade som har givet et positivt eller negativt svar. Det kan have to årsager. Måske synes de hverken forholdene kan karakteriseres som gode eller dårlige, eller de har af en eller anden grund ganske enkelt ikke en holdning til trafikforholdene i de små bolig-gader. Grunddata viser at begge dele spiller ind. Der er i P. Knudsens Gade både flere som har svaret, at forholdene i de små bolig-gader er uden betydning og at de hverken er gode eller dårlige.

### **Bus og tog i Kgs. Enghave**

Spørgeskemaet indeholdt også to spørgsmål om kvaliteten af den kollektive trafikbetjening. Som forberedelse til spørgeskemaundersøgelsen gennemførte vi i foråret 2001 en række kvalitative interview med borgere, som på den ene eller anden måde har været aktive omkring kvarterets trafikforhold. Det generelle indtryk fra disse var, 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 (se figur 3.5 senere i teksten). 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.

### **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 3.5 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.

Forskellen i vurderingen af legemuligheder for børn er ikke stor. Der er lidt flere kritiske i P. Knudsens Gade end i de to andre delområder. Her er imidlertid ingen oplagt bagvedliggende variable. Godt nok er både børnefamilier og aldersgrupperne fra 25 – 50 mere kritiske end de øvrige, men der er både flere børn og flere i disse aldersgrupper i Frederikshøj end i P. Knudsens Gade. Et kontroltjek for alder viser, at der er flere kritiske i "børnefamilie-alderen" i P. Knudsens Gade end i de to andre områder. De negative svar kan derfor meget vel afspejle, at borgerne her vurderer legemulighederne i kvarteret mere negativt end de øvrige – alt andet lige.

### **Den offentlige service**

Det kan virke overraskende at Frederikshøj klart er det delområde, hvor der er flest kritiske vurderinger af ældreomsorgen. I den periode Kgs. Enghave har haft bydelsråd har hjemmepleje og andre ældrerelaterede ydelser været voldsomt kritiserede. Mange syntes niveauet blev forringet, da bydelen selv fik ansvaret for dette område. Man kunne derfor have forventet at især det område med de fleste ældre, Borgmester Christiansens Gade ville have mange kritiske svar. Forskellen

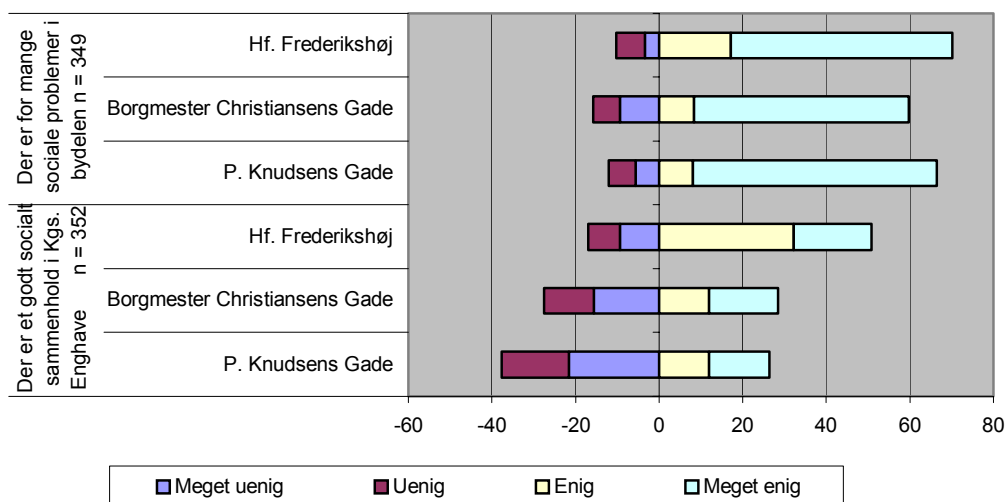
mellem de tre delområder i forhold til alder synes imidlertid at være knyttet til gruppen mellem 35 – 49 år. Her er der flere kritiske i Frederikshøj. I de øvrige alderskategorier er forskellene minimale.

Naturligt nok er der ikke mange, som har en mening om skolernes kvalitet – det er et mindretal, der har børn i den skolepligtige alder i kvarteret. Men det er bemærkelsesværdigt, at den kritiske holdning er så meget hyppigere i Frederikshøj end i de to øvrige delområder. 31,3% af respondenterne i Frederikshøj mener at skolerne er dårlige eller meget dårlige. De samme tal i Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade er 9,8% og 8,7%. Og ikke nok med det. I Frederikshøj er der et massivt flertal, som er kritiske. Kun 5,4% vurderer kvaliteten positivt. I de to øvrige delområder synes et lille flertal (12,7% og 15,6%) at skolerne er gode eller meget gode. Og forskellen her har ikke noget med det højere antal af børnefamilier i Frederikshøj at gøre. Også børnefamilierne i Frederikshøj er væsentligt mere kritiske end de er i både P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade.

### Sammenhold og sociale problemer

Der er ikke store forskelle på antallet, som mener der er for mange sociale problemer i bydelen i de tre delområder. I alle tre områder er der et massivt 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 tabel 3.4, 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 3.4: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave?



Man kan imidlertid ikke være 100% sikker på, at respondenterne har opfattet spørgsmålet på samme måde. Spørgsmålet om de sociale problemer kan både opfattes som et spørgsmål af rent personlig karakter. Mange har givetvis erklæret sig enig i udsagnet, fordi de er trætte af de såkaldte "hjørnegnavere" – de mennesker, der står og hænger ud med en øl eller 5 på bydelens gadehjørner, og

er givetvis blevet opfattet sådan af en hel del af respondenterne. Det er imidlertid også muligt at opfatte det som et spørgsmål af socialpolitisk karakter. Gør man det, kan man erklære sig enig, hvis man mener for mange mennesker ikke får den fornødne støtte og hjælp fra det offentlige og derfor har for mange sociale problemer.

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.

### **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. For en umiddelbar betragtning kunne det se ud til, at gruppen af 18 – 24 årige er markant mere kritiske end de øvrige ifht. trafikforholdene på de mellemstore veje. Men da der er forholdsvis få respondenter i denne gruppe, som har svaret på spørgsmålet (18 personer svarende til ca. 1/3 af hele aldersgruppen), skal forskellene være ganske markante før man kan være sikker på en forskel ikke bare er et tilfældigt udsving.

På denne baggrund må man sige, der ikke er nævneværdige forskelle mellem de forskellige aldersgruppers holdninger til trafikforholdenes betydning for bydelens kvalitet – hverken forholdene på de store, mellemstore eller små veje.

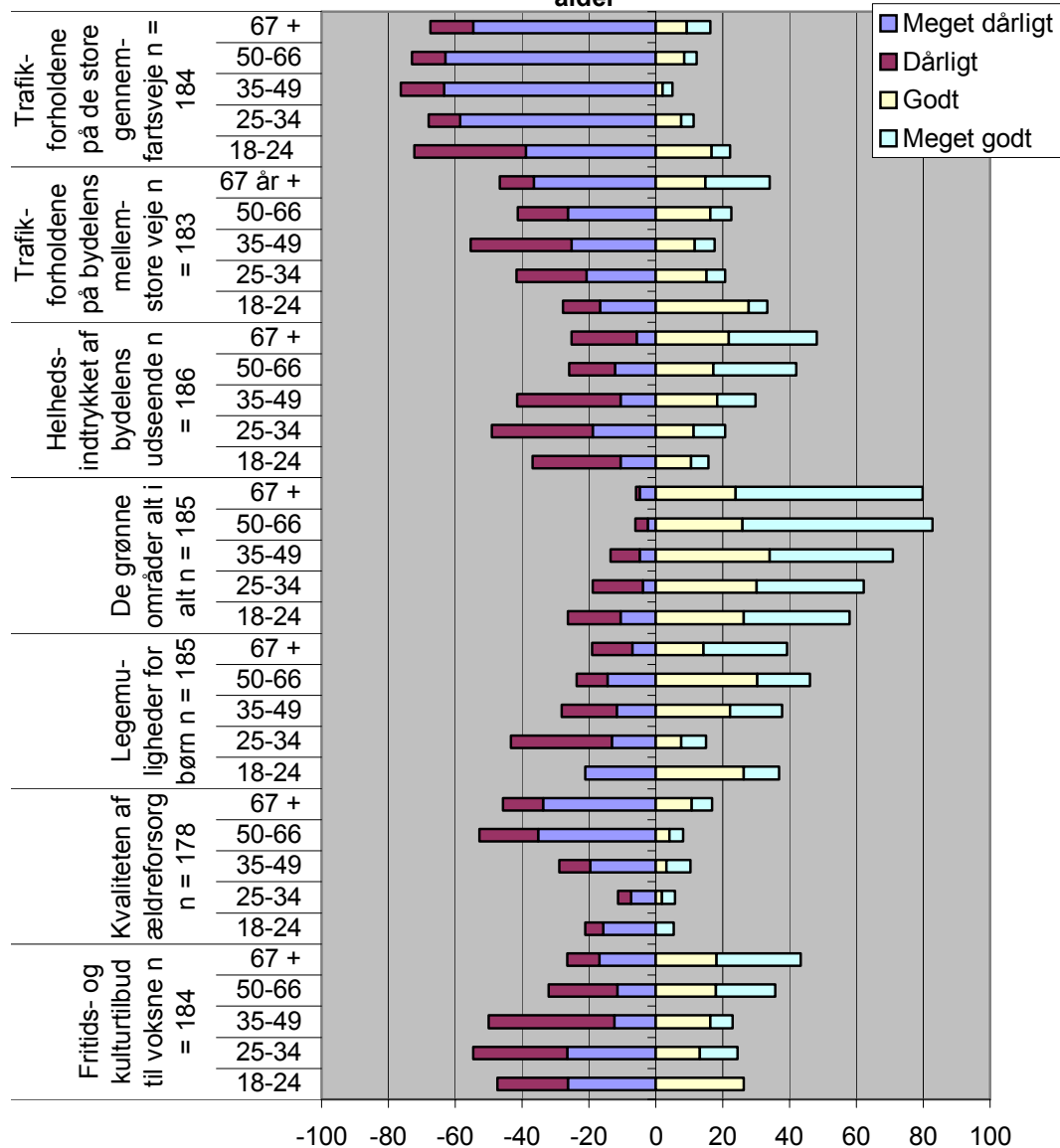
Det kan måske overraske at der ikke er forskel på holdningen til den kollektive trafik – heller ikke mellem bydelene. Man kunne have forventet, at især ældre, der må forventes at bruge bus og tog hyppigere end andre grupper, også oftere ville have en holdning.

### **Forventelige forskelle**

Men bortset fra dette tilfælde, optræder forskellene mellem de forskellige aldersgrupper i de fleste tilfælde hvor man må forvente det. Således er det de ældre beboere, som oftest har holdninger til ældreforsorgen, og så er de i øvrigt kritiske. Det er dog værd at bemærke, at det er gruppen af 50 – 66 årige som er mest kritiske. Disse mennesker har en naturlig grund til at være bevidst om kvaliteten af ældreforsorg, men har i de fleste tilfælde endnu ikke stiftet bekendskab med hverken hjemmehjælp eller andre dele af ældreplejen.

På samme måde er der flest i "børnefamilie-alderen" som har holdninger til fritidstilbud og legemuligheder for børn. Den største bevidsthed om fritidstilbuddene finder man i gruppen fra 35 – 49 år. Denne gruppe er også den eneste, hvor der er flere med en negativ vurdering end en positiv. Selv om man også finder flere som har en holdning til legemulighederne i alderen over 35 år, så er de mest kritiske aldersgruppen fra 25 – 34 år. Måske er synsvinklen her en lidt anden. Måske er det ikke erfaringen som forældre, der er udgangspunktet for synsvinklen, men egen erindring om hvordan det var at lege som barn.

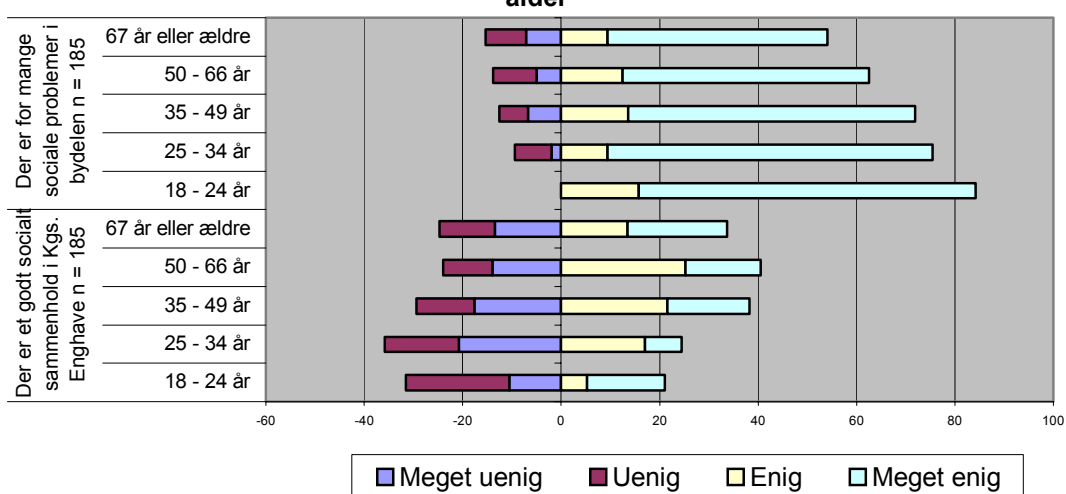
**Figur 3.5: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på alder**



Bortset fra de områder, hvor alder - eller mere præcist: respondentens aktuelle position i forhold til forskellige livsfasen - må forventes at have en stor betydning for holdninger og viden om de forskellige forhold, som kan påvirke levevilkårene, er der en klar tendens i materialet. 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.

**Figur 3.6: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på alder**



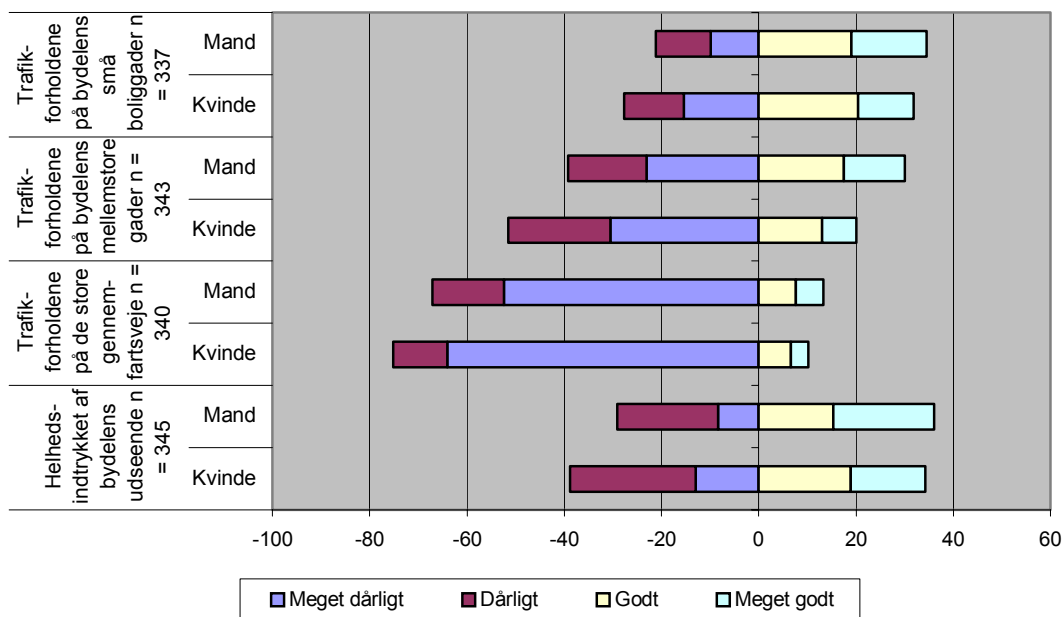
### Køn

Sammenhængen mellem holdninger til bydelens kvaliteter og køn er på mange måder modsat det billede man ser når holdningerne fordeles i fht. alder. Hvor der ofte viste sig en sammenhæng mellem alder og holdninger er det sjældent en sådan sammenhæng kan ses i fht. køn. Til gengæld er der en sammenhæng, hvor der tilsyneladende ingen var i fht. alder, nemlig på spørgsmålet om trafikforholdene i bydelen.

Sammenhængen er ikke særlig stærk, men den er entydig og ses i forhold til både de store, mellemstore og små gader. Kvinderne er i alle tilfælde sjældnere positive og oftere negative i deres vurdering 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, som giver udtryk for denne opfattelse.

Det eneste andet 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 3.7: Hvad er godt og hvad er skidt i Kgs. Enghave**



**Familietype**

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 forskel – ikke mindst når respondenterne vurderer trafikforholdene i bydelen.

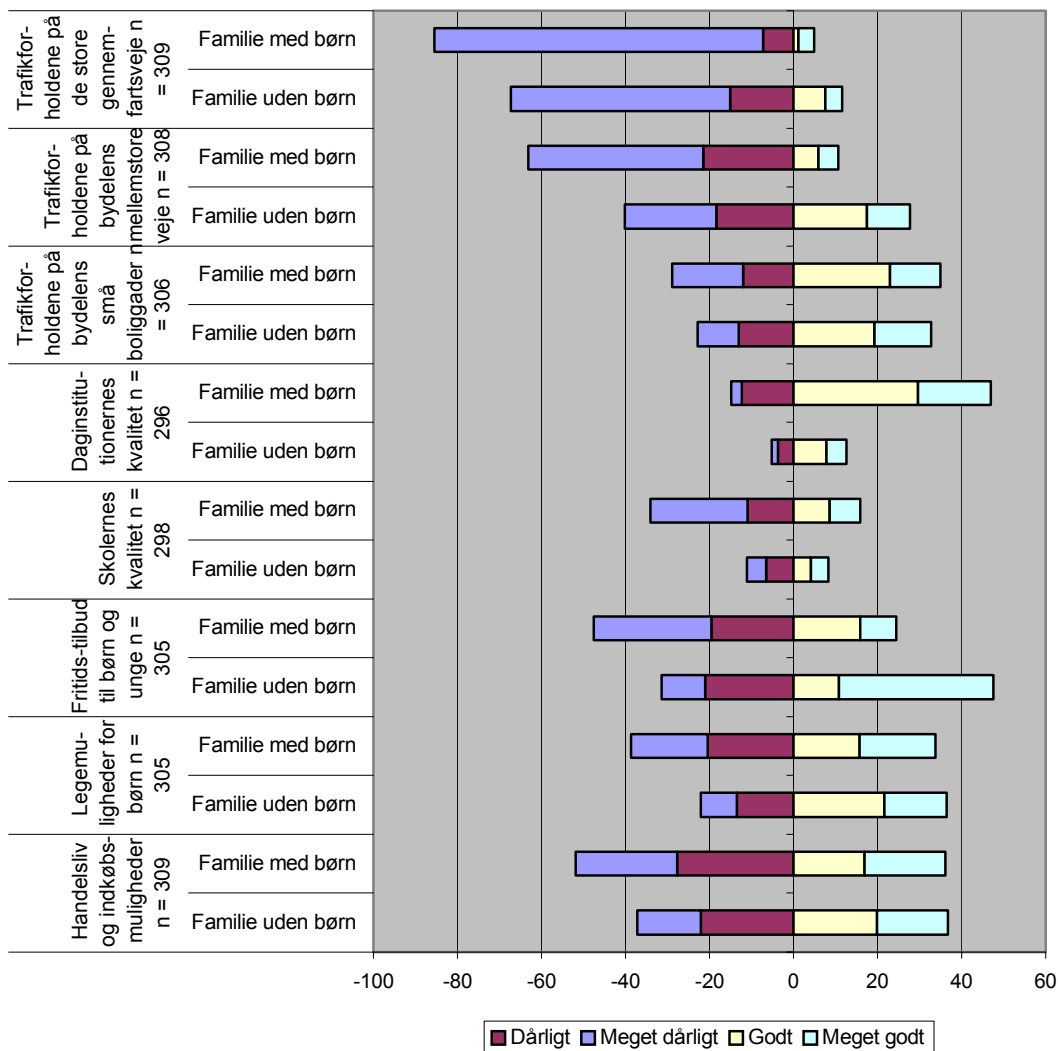
85,5% af børnefamilierne synes forholdene er dårlige eller meget dårlige på de store gennemfartsveje – 78,3% synes de er meget dårlige. 67,2% af de respondenter, der ikke bor i børnefamilier er kritiske, og en relativt mindre del af disse (52,2%) vælger at svare, at forholdene er meget dårlige på de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

Respondenternes holdninger til forholdene på de mellemstore veje i bydelen fordeler 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 bolig-gader er den samme; her er der blot flere positive end negative tilkendegivelser fra begge grupper.



**Figur 3.8: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på familietype**



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.

### **Bilejerskab**

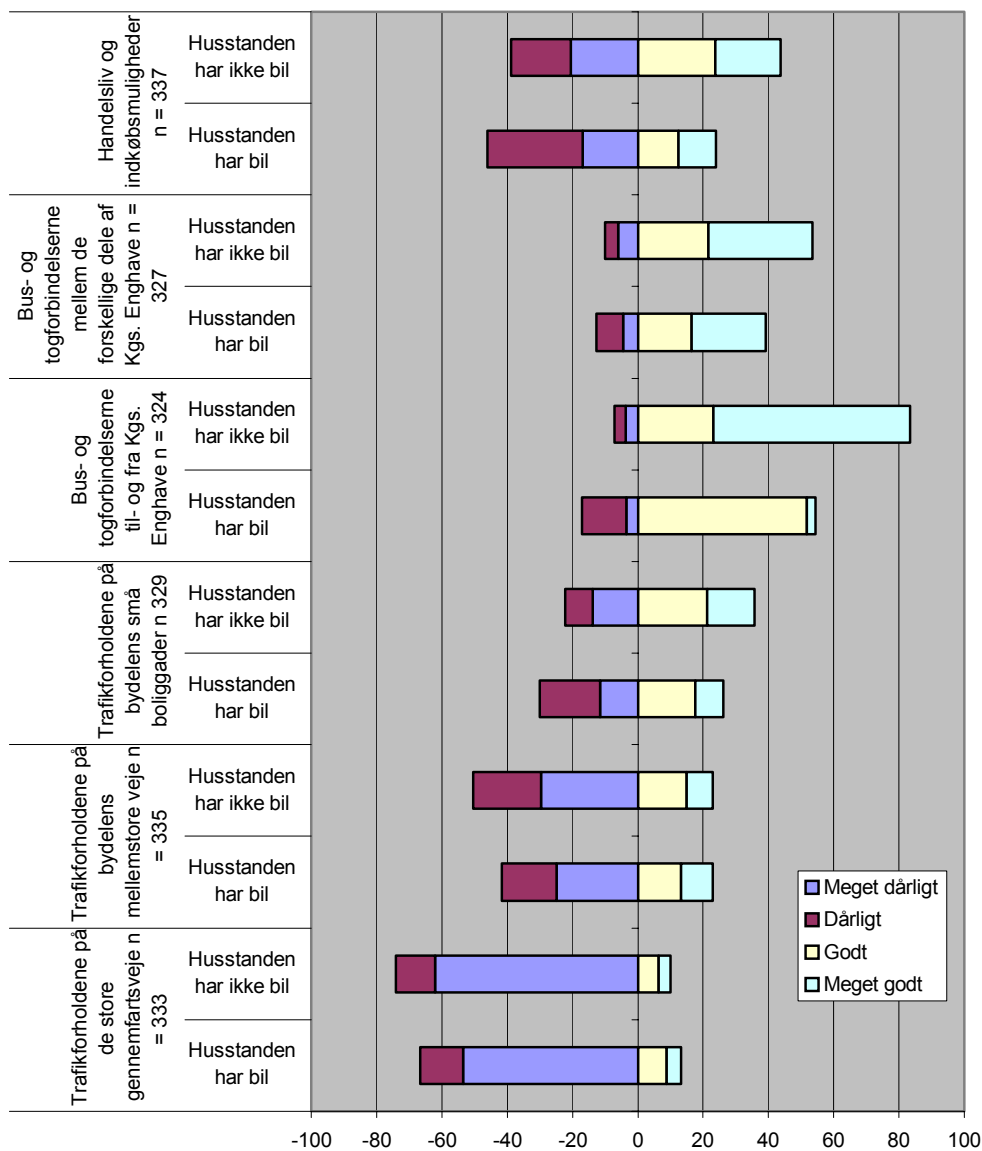
Det har kun moderat betydning for de fleste holdninger til bydelens kvaliteter om husstanden har bil eller ikke. En påfaldende undtagelse er holdningen til den kollektive trafikbetjening af kvarteret. Hvis man har bil, svarer man i færre tilfælde at bus- og togforbindelserne til og fra bydelen er gode, og også lidt sjældnere, at den interne bustrafik er god. Og forskellen skyldes ikke kun, at bilejere sjældnere har holdninger til kollektiv trafik; forskellen her er moderat. Den mest nærliggende forklaring kan derfor være, at bilejere er vant til større mobilitet og derfor stiller større krav.

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.

Bydelens handelsliv er også et emne, som kunne give anledning til forskelle i holdninger mellem bilejere og ikke-bilejere. Bilejere har qua større mobilitet adgang til flere alternative indkøbsmuligheder. På den ene side gør det behovet for et godt handelsliv i bydelen mindre. Man kan mene, at hvis blot bydelen har et ordentligt supermarked og en forretning til det, man lige står og mangler, vil bilejeren med sin større mobilitet kunne være tilfreds, mens den beboer, som ikke har bil også ville have behov for et udbud af specialforretninger. Omvendt er bilejeren bedre vant. Han har måske bl.a. anskaffet bilen for ikke at være så bundet til en bydel med for lille udbud, og han er i al fald vant til et større udbud end et lokalområde som Kgs. Enghave kan tilbyde.

Undersøgelsens resultat synes at pege på, den sidste forklaring er den mest sandsynlige. I al fald er der flere kritiske svar blandt bilejere end blandt ikke-bilejere. Forskellen er dog størst på positivsiden. 43,8% af de, som ikke har bil, synes handelslivet er godt, mod 23,9% af bilejerne. Den kritiske indstilling deles af 38,8% af de, som ikke har bil og 46% af bilejerne.

**Figur 3.9: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på bilejerskab**



### Økonomi

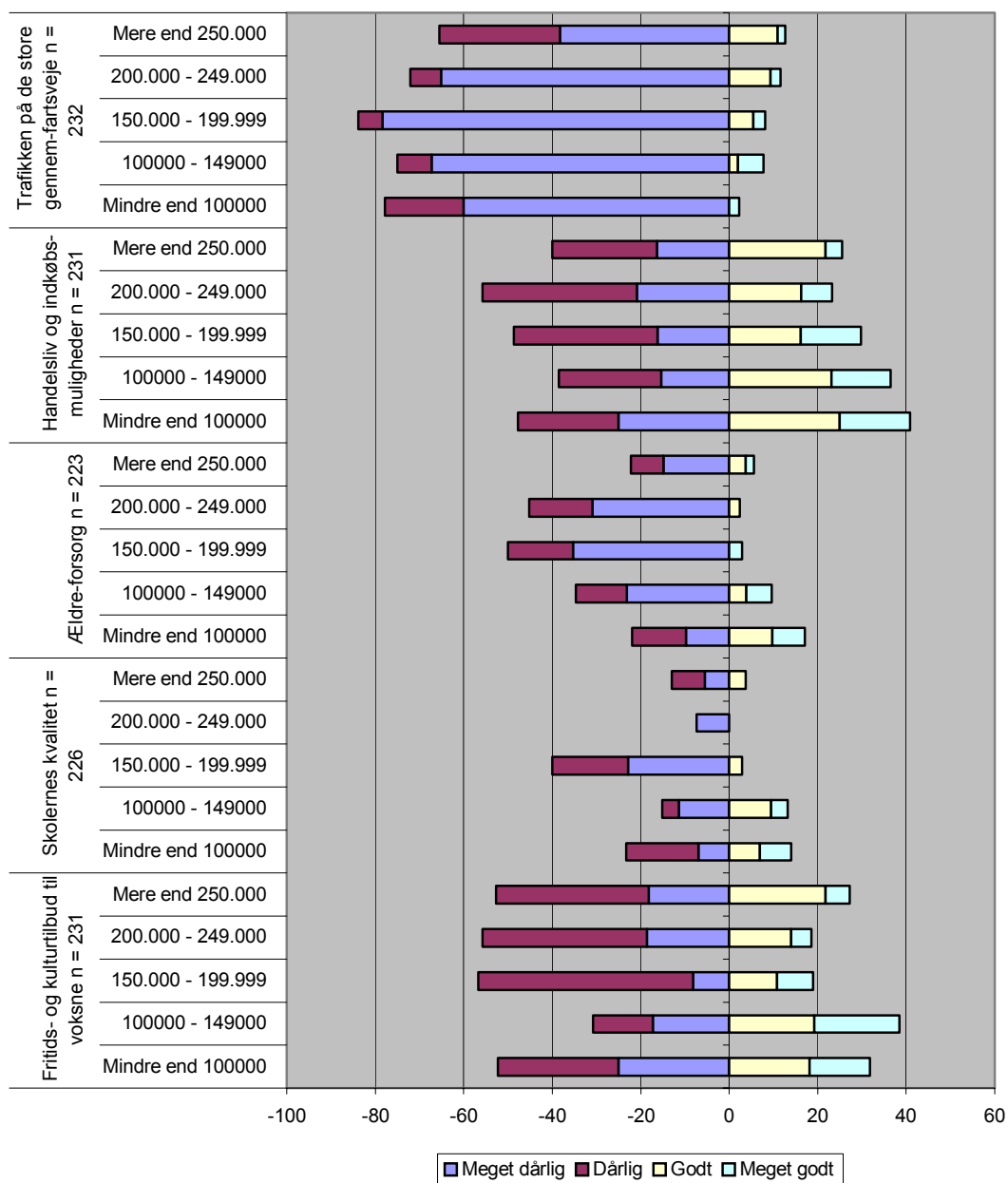
Som det tidligere er blevet nævnt, indeholder spørgeskemaet en række spørgsmål om respondenternes økonomiske forhold. Foruden personlig- og husstandsindkomst, drejer det sig om en række mål, som også SFI bruger til at indkredse familiens økonomiske situation.

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 besvarelserne. Lidt oftere er der sammenhæng mellem husstandsindkomst og rådighedsbeløb på den ene side og holdninger til bydelens kvaliteter, men sammenhængen er ikke entydig.

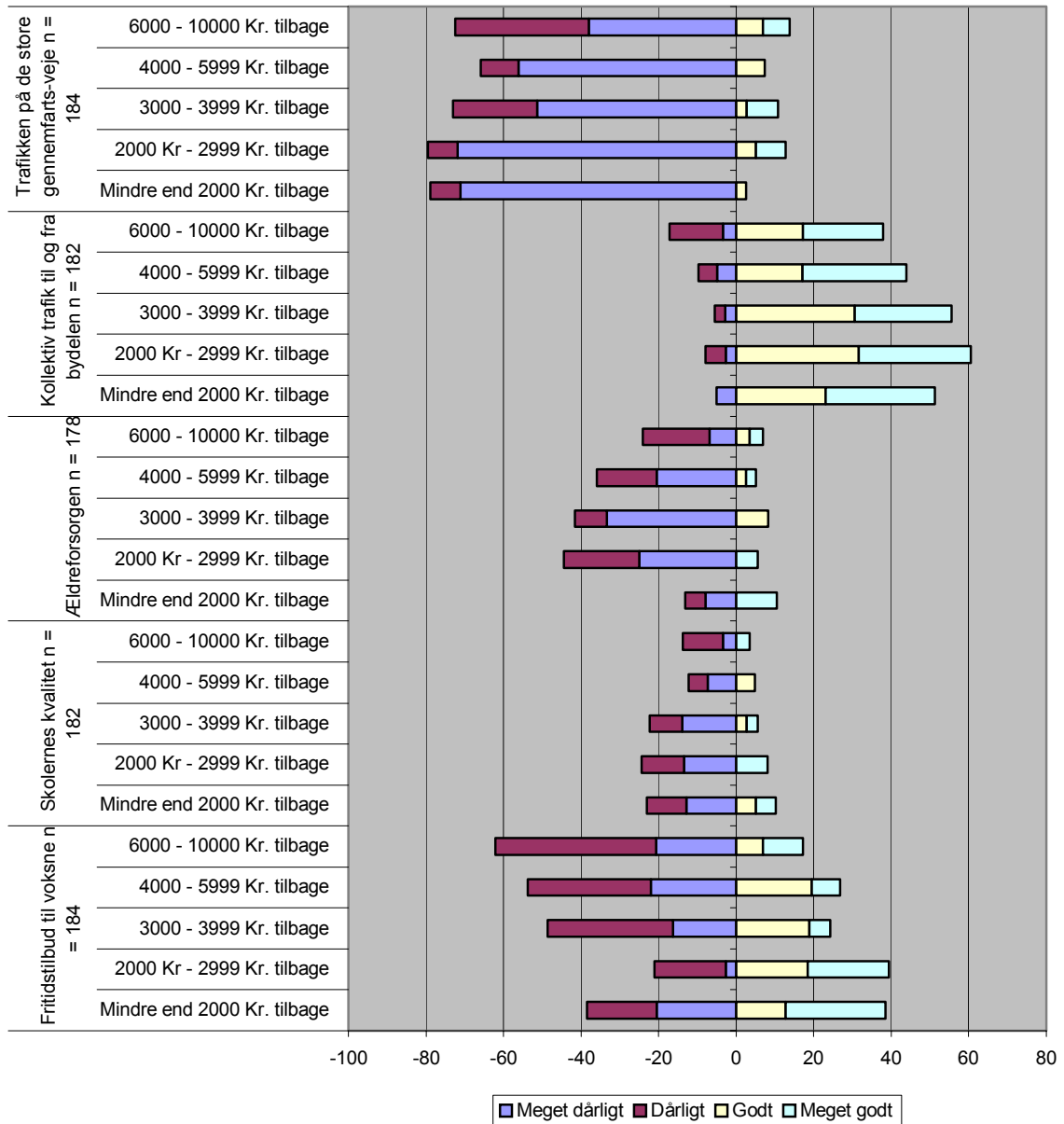
Den eneste entydige og signifikante sammenhæng mellem personlig indkomst og holdninger til bydelens kvaliteter fandt vi på spørgsmålet om den kollektive trafik. Jo højere indtægt, jo færre som er glade for den kollektive trafikdækning af bydelen. Og krydstjek i fht. bilejerskab viser, at forskellen i 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 respondenternes 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. Også her må man derfor sige, det ikke er muligt at påvise en sikker sammenhæng mellem holdninger og økonomi.

**Figur 3.10: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på husstandsindkomst, beregnet efter OECD's omregningsfaktor**



**Figur 3. 11: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt på familiens restbeløb efter faste udgifter, beregnet med OECD's omregningsfaktor**



Sammenhængen mellem kollektiv trafik og økonomiske forhold genfindes på variabelen "familiens restbeløb efter faste udgifter". Som der tidligere er blevet redegjort for, er restbeløbet i grafen udtryk for, hvad husstanden har tilbage efter faste udgifter og skat pr. "OECD omregnings-enhed". Når man bruger denne opgørelsesmetode finder man, at lidt flere respondenter med få penge er tilfredse med den kollektive trafik. Sammenhængen genfindes imidlertid ikke når man ser

på husstandsindkomsten fordelt efter OECDs omregningsenhed, og den viser sig også at være meget svag, når der kontrolleres for bilejerskab – der er kun små forskelle mellem de forskellige grupperinger blandt bilejere og blandt ikke-bilejere. Endvidere viser der sig at være en modsatrettet sammenhæng mellem oplevelsen af egen økonomi og kvaliteten af den offentlige trafik. Jo bedre man synes økonomien er, jo bedre synes man også den kollektive trafik er. Sandsynligheden taler således for, at husstandens indtægtsforhold ikke i sig selv har den store betydning for holdningen til kollektiv trafik.

### **Handelslivet i bydelen**

Et område hvor man måske kunne forvente en sammenhæng med økonomi er respondenternes opfattelse af bydelens handelsliv. Og det synes der da også at være. Ikke i forhold til husstandens bruttoindkomst, men i forhold til hvad respondenterne opgiver at have tilbage efter faste udgifter og i forhold til deres egen oplevelse af at have en god eller dårlig økonomi. I begge tilfælde er de velhavende mere kritiske end de øvrige.

Kontrol for bilejerskab viser at der ikke er tale om en skinsammenhæng. Der er en mindre forskel mellem holdninger hos især de mest velhavende og de øvrige, hvad enten man ejer bil eller ikke. Sammenhængen er dog ikke signifikant ved et 5% niveau efter Pearsons  $\chi^2$  test, hvilket bl.a. kan skyldes, at der er for få respondenter til at sige noget sikkert. Da data imidlertid ikke stammer fra en almindelig stikprøve på nogle få procent eller promille, men fra ca. halvdelen af beboerne i undersøgelsens områder, kan man også lade sig nøje med mindre. En rimelig konklusion er derfor, at der sandsynligvis er en sammenhæng mellem økonomi og holdninger til bydelens handelsliv, men at andre forhold også spiller ind.

### **Andre forhold**

Undersøgelsens resultater peger på tre andre områder, hvor økonomi også synes at have en betydning, nemlig fritids- og kulturtilbud til voksne, skolerne og ældreomsorgen. Især familiens restbeløbs størrelse synes at have en betydning for holdningen til fritids- og kulturtilbuddene. Har man få penge til overs, er åbenbart også mere kritisk. Sammenhængen genfindes dog ikke på spørgsmålet om oplevelsen af egen økonomi.

Respondenterne synes også at være mere kritiske ifht. skolernes kvalitet, hvis de har færre penge. Det ses også her både af husstandsindkomsten og rådighedsbeløbet. Man må dog sige, resultatet er noget usikkert pga. det lave antal respondenter, der har en holdning til skolerne.

Så er sammenhængen noget mere sikker mellem økonomi og ældreomsorg. Jo færre penge husstanden har, både målt på bruttoindkomst og rådighedsbeløb, jo større sandsynlighed for en kritisk indstilling. Her tyder en kontrol for alder imidlertid på, at det i al fald i nogen grad er det forhold, at det i realiteten er pensionisternes mindre husstandsindkomst og deraf følgende rådighedsbeløb, der slår igennem som bagvedliggende variabel. Der er heller ingen påviselig sammenhæng mellem holdninger til ældreomsorg og oplevelsen af egen økonomi, hvilket måske kan skyldes, at mange ældre har indstillet sig på at have få penge og derfor ikke oplever at økonomien er dårlig.

## **Ulykker**

Der er ikke særligt mange som har været udsat for en ulykke ifht. de som ikke har. Kun ca. 10% af respondenterne siger, de har været udsat for en trafikulykke i bydelen. Forskellene skal derfor være forholdsvis stor før man kan være sikker på det ikke bare er en tilfældighed.

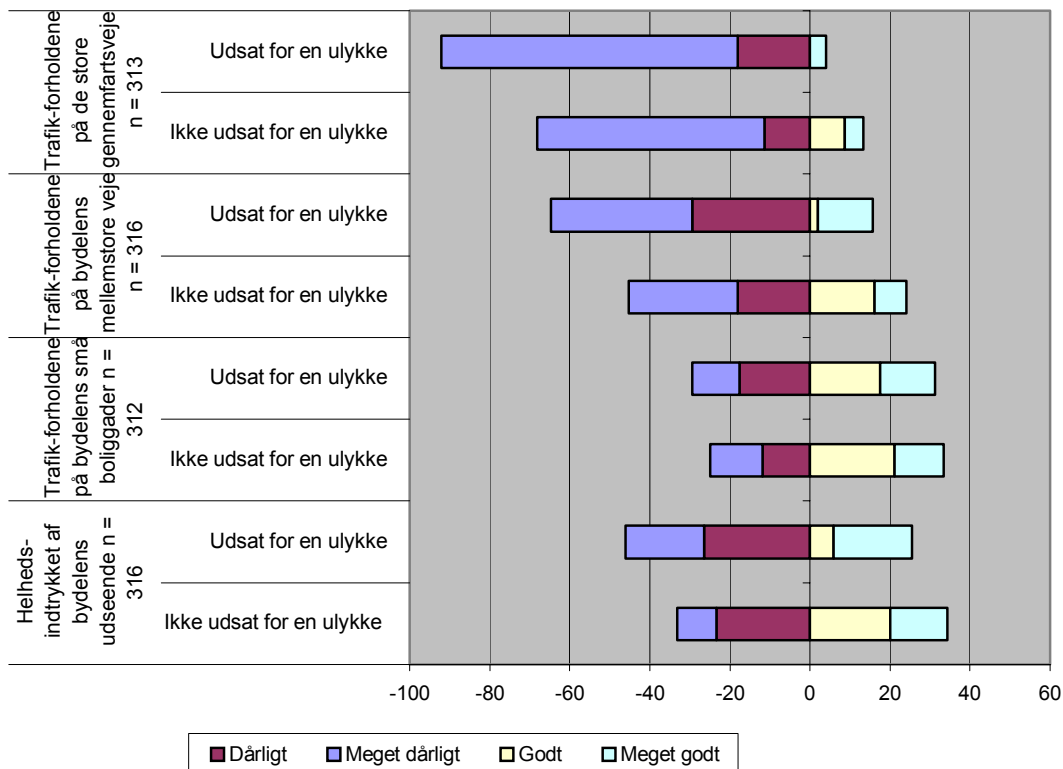
Men her er resultatet faktisk ret klart og ikke uinteressant: det er stort set kun på spørgsmålet om oplevelsen af trafik, der er forskel, og der er generelt en mere kritisk holdning til trafik, hvis man har været udsat for en ulykke. 92% af de, som har oplevet en ulykke synes således forholdene på bydelens 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 boliggyder er forskellen ringe. Her synes 29,4% af de, som har oplevet en ulykke og 24,9% af de øvrige at forholdene er dårlige.

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 3. 12: Hvad er godt og hvad er dårligt i Kgs. Enghave - fordelt efter erfaringer med ulykker**

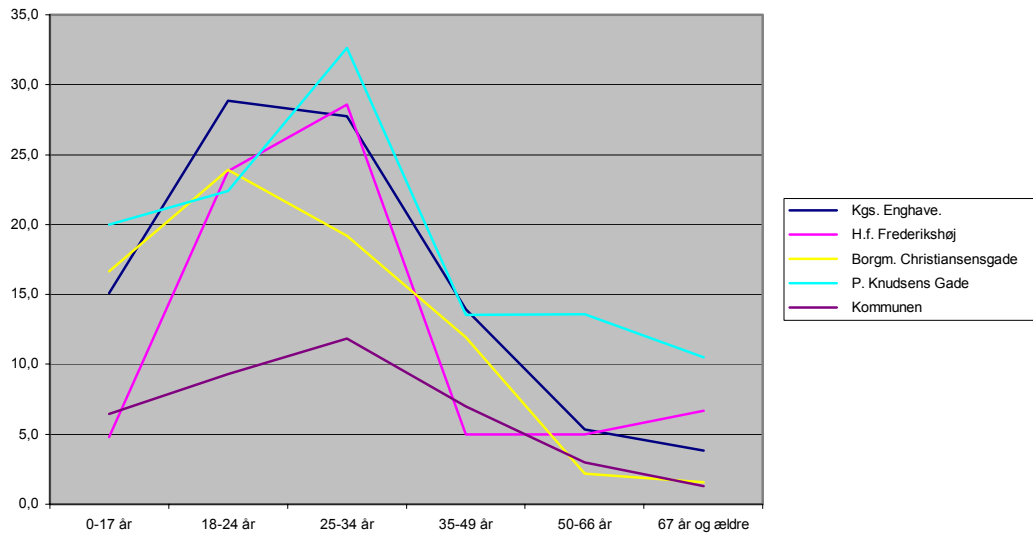


### Grunde til at ville flytte eller blive boende i bydelen

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 flyttestatistik 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.

Figur 3.13: Flyttehyppighed i fht. alder



Ud fra karakteren af de tre delområder i vores undersøgelse kan man forvente, fraflytningshyppigheden er lavest i Hf. Frederikshøj og højst i P. Knudsens Gade. Frederikshøj er et trafiksepareret område med betydelige rekreative kvaliteter. Boligerne er kolonihavehuse beregnet på helårsbeboelse, og det er relativt billigt at bo i Frederikshøj.

Boligerne i både P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade er typisk 2 værelses lejligheder i etagebyggeri opført i mellemkrigstiden. Der er tale om kvalitetsbyggeri og om billige lejligheder, men også om boliger, som ikke altid er helt tidssvarende. Boligerne ligger i traditionelt karrébyggeri med en højde mellem 3 og 5 etager, og med facade direkte ud til gaden. Disse to boligområder adskiller sig ved to forhold. For det første er en del af boligerne i Borgmester Christiansens Gade ældreboliger, hvilket bl.a. viser sig i, at ca. 30% af befolkningen her er folkepensionister. For det andet er trafikbelastningen meget forskellig. I Borgmester Christiansens Gade er trafikken moderat, og der er etableret hastighedsdæmpende foranstaltninger. I P. Knudsens Gade kører dagligt mere end 30.000 biler igennem, og hastighedsgrænsen er tillige højere, nemlig 60 km/t.

De små boliger er attraktive for enlige, studerende og andre med beskeden økonomisk formåen, men det må forventes, at mange ønsker at fraflytte hvis forbedret økonomi gør det muligt at finde noget mere attraktivt. Derfor kan man formode at flyttefrekvensen er højere i begge disse områder end i Hf. Frederikshøj. Samtidig gør den lavere trafikbelastning og det højere antal af ældre, som dels flytter mindre, dels sjældent må formodes at have udsigt til væsentlige økonomiske forbedringer at man må forvente en højere flyttefrekvens i P. Knudsens Gade end i Borgmester Christiansens Gade. I forhold til vurderingen af flyttefrekvens som indikator på trafik som levevilkår koncentrerer interessen sig derfor ikke bare om forskelle i flyttefrekvenser men også om denne forskel også kan genfindes, hvis flyttedata nedbrydes på alder.

Flyttetallene for år 2000 underbygger de ovenfor beskrevne forventninger. 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.

Nogenlunde dette billede er også hvad man må forvente, hvis flyttefrekvensen hovedsagelig bestemmes af alder og boligens kvalitet, og hvis trafikbelastning er et vigtigt parameter i forhold til boligkvaliteten. Beboernes alderssammensætning er ganske gennemsnitlig i P. Knudsgade i forhold til det øvrige Kgs. Enghave, og lejlighederne er af tilsvarende kvalitet. Der er til gengæld kun meget få lejligheder med en tilsvarende trafikbelastning i bydelen. Trafikken kan altså forklare den højere flyttefrekvens. Lejlighederne i Borgmester Christiansengade er også sammenlignelige med resten af bydelen. Her er til gengæld væsentligt flere ældre men flyttefrekvensen er også lavere end bydelens gennemsnit. Endnu lavere er den i Frederikshøj, men boligerne er attraktive og der er ingen trafik.

Tabellen viser også at ovenstående antagelse om, at flyttehyppigheden også er aldersbestemt i al fald holder stik i København. Antallet af flytninger toppe i byen som helhed, i Kgs. Enghave og i alle delområderne enten i intervallet mellem 18 - 24 år eller 25 - 34 år. Herefter ses en støt faldende tendens.

**Tabel 3.3: 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

Men 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.

Den grafiske fremstilling i figur 1 illustrerer både dette og forholdet mellem alder og flytte tilbøjelighed ganske tydeligt. Her skal man blot være opmærksom på, at den fladere kurve for København ikke er udtryk for at gennemsnitskøbenhavneren flytter mindre end beboerne i Kgs. Enghave, men at København er et meget større område. Sandsynligheden for at en flytning er en flytning ud af området er derfor væsentlig mindre.

Når man går i detaljen med tallene fra tabel 1 skal man dog være noget varsom med tolkningerne. De meget lave antal tilfælde i hver kategori gør at der er en betydelig usikkerhed forbundet med tilfældige udsving. Det er dog værd at notere sig, at mens fraflytningsprocenten fra de øvrige områder i "flytte hjemmefra" alderen fra 18 - 24 og i aldersintervallet fra 25 - 34 år er forholdsvis ens i både København, Kgs. Enghave og de øvrige delområder, så er den væsentligt større i P. Knudsens Gade i aldersgruppen fra 25 - 34 år i P. Knudsens Gade. Disse data fra Danmarks statistik underbygger således, at trafikbelastning er så kraftig en levevilkårskomponent at det påvirker flyttemønsteret i et lokalområde.

### Hvad spørgeskemaundersøgelsen viser

Spørgeskema-undersøgelsen viser at 35,5% af respondenterne har overvejelser om at flytte fra deres nuværende bolig, og at langt de fleste af disse tænker på at flytte til en anden bydel.

Tabel 3.4: Flytteovervejelser

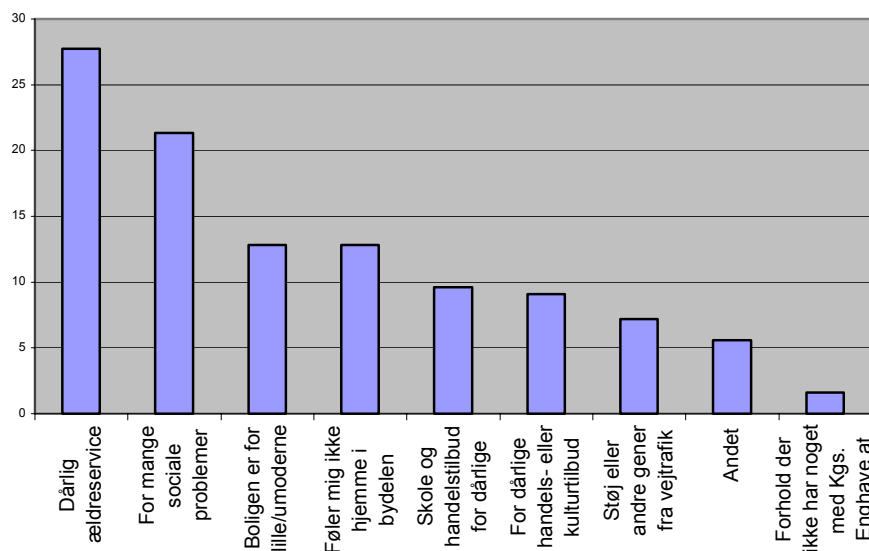
#### HAR DU OVERVEJET ELLER HAR DU PLANER OM AT FLYTTE FRA DIN NUVÆRENDE BOLIG TIL ET ANDET STED I ELLER UDENFOR KGS. ENGHAVE?

		Frequency	Percent	Valid Percent	Cumulative Percent
Valid	JA, TIL ET ANDET STED I KGS. ENGHAVE	33	8,8	9,3	9,3
	JA, TIL EN ANDEN BY ELLER BYDEL	100	26,7	28,2	37,5
	NEJ, HAR IKKE OVERVEJET ELLER LAVET PLANER OM AT FLYTTE	206	54,9	58,0	95,5
	VED IKKE	16	4,3	4,5	100,0
	Total	355	94,7	100,0	
Missing	System	20	5,3		
Total		375	100,0		

Det er et forholdsvis højt tal. Mere end en tredjedel overvejer at flytte. Det er imidlertid ikke nødvendigvis unaturligt højt, når man tænker på at bydelen består af mange små lejligheder, og der efterhånden også bor en del unge, for hvem en lille lejlighed i byen måske blot bliver oplevet som en midlertidig bolig mens man uddanner sig eller sparer op til en bedre bolig. I al fald kan dette tal ikke umiddelbart tages som udtryk for utilfredshed med kvarteret – hverken pga. den store trafik eller af andre årsager.

I figur 3.14 ser man en opgørelse over de årsager, de som udtrykker ønske eller planer om at flytte, opgiver. (Respondenterne havde mulighed for at angive de tre vigtigste grunde). Heraf ses det tydeligt, at trafik ikke er hovedårsagen til at så mange ønsker at flytte. De største årsager til at ville forlade bydelen er dårlig ældreomsorg og bydelens sociale problemer. Først herefter kommer at boligerne er små, at man ikke føler sig hjemme (er fremmedgjort), at man synes andre offentlige ydelser er dårlige eller at der er for mange gener fra trafikken.

**Figur 3.14: Årsager til at overveje eller planlægge at flytte**

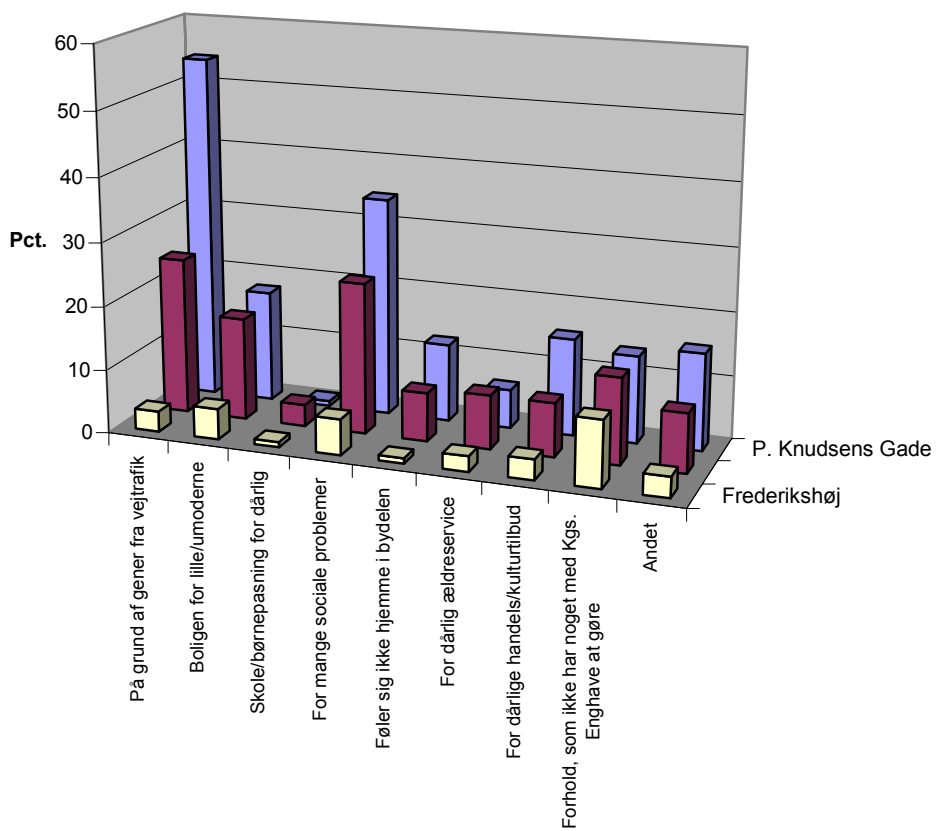


Disse resultater siger imidlertid ikke så meget om trafikens betydning som levevilkår eller årsag til at ville flytte. Det er jo primært de, som bor i P. Knudsens Gade, som har problemerne lige ved boligen. Hvad siger beboerne her? Det kan man se i figur 3.15.

Figuren viser hvor mange af de tre delområdets 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. I P. Knudsens Gade og i Borgmester Christiansens Gade opgiver over halvdelen af beboerne at de overvejer at flytte pga. trafikken!<sup>1</sup> 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.

<sup>1</sup> 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 3.15: Flyttegrunde fordelt på delområder

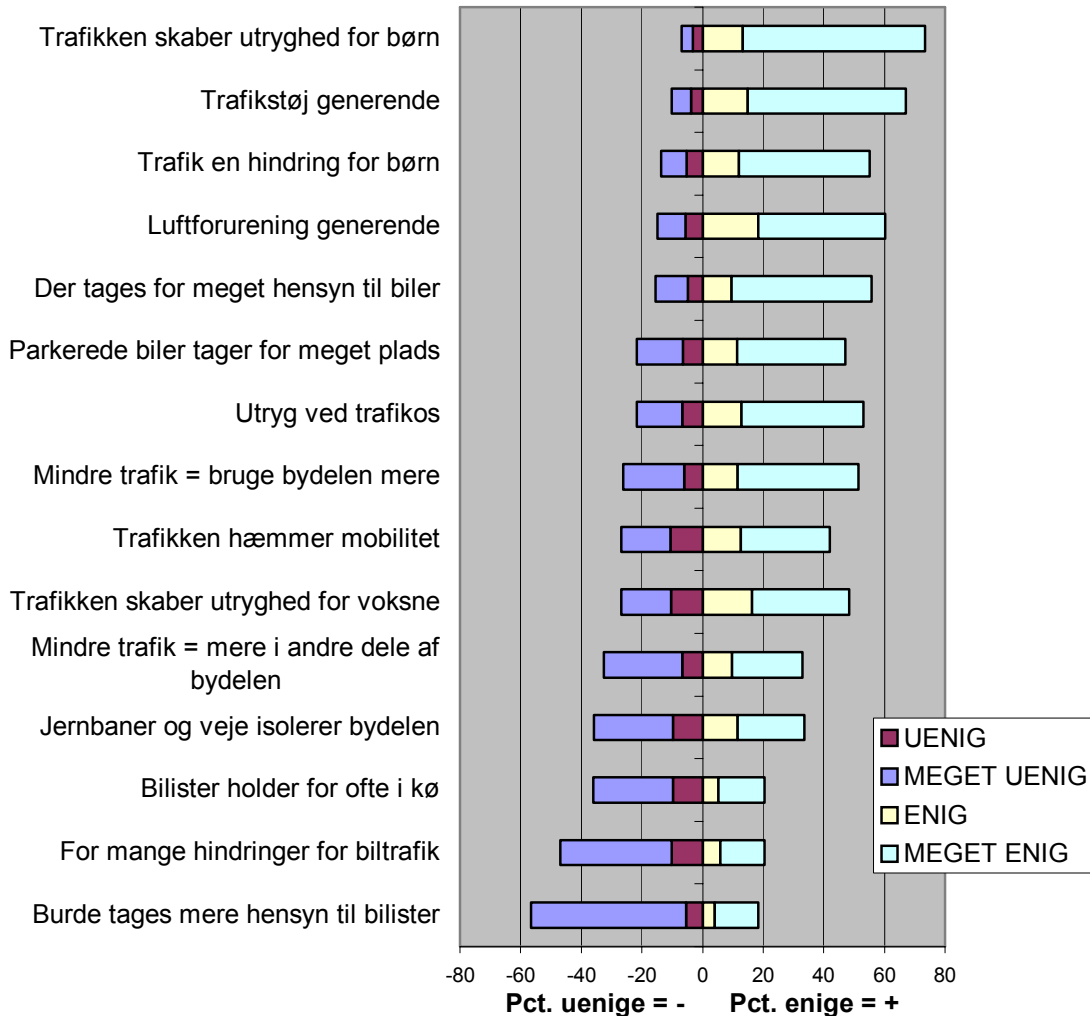


#### 4. Trafik som levevilkår

Kernen i spørgeskemaundersøgelsen var at undersøge hvordan trafikken opleves og hvordan den påvirker levevilkåren i bydelen som sådan og i de tre delområder. Til belysning af dette blev der stillet i alt 38 spørgsmål indenfor 5 forskellige temaer. 14 spørgsmål var generelle udsagn om holdninger og oplevelser af trafik og trafikpolitik i forhold til Kgs. Enghave. Herefter fulgte en række spørgsmål om hvordan støj- og andre konkrete gener påvirker levevilkårene. Afslutningsvis var der også en række spørgsmål om hvilke dele af Kgs. Enghave problemerne er størst.

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 4.1: Holdninger til trafik  
n værdier, se bilagstabel 2**



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 trafikens 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"**

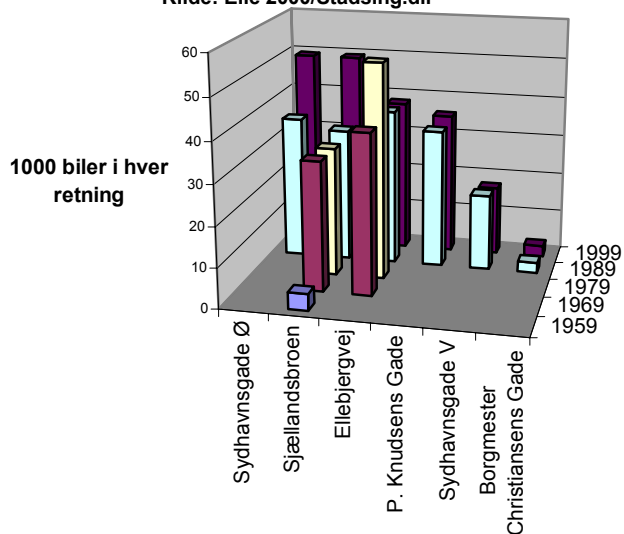
Ikke alle dele af Kgs. Enghave er udsat for lige meget trafik. Som nævnt i indledningen er der stort set ingen biltrafik i haveforeningen, men også i det øvrige Kgs. Enghave er der store forskelle. Som det fremgår af nedenstående figur er især Sydhavnsgade og Sjællandsbroen med omkring 50.000 biler dagligt 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 "støjcanyon". 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 antallet af biler ved krydset ved Mozarts plads berettiger ikke 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.

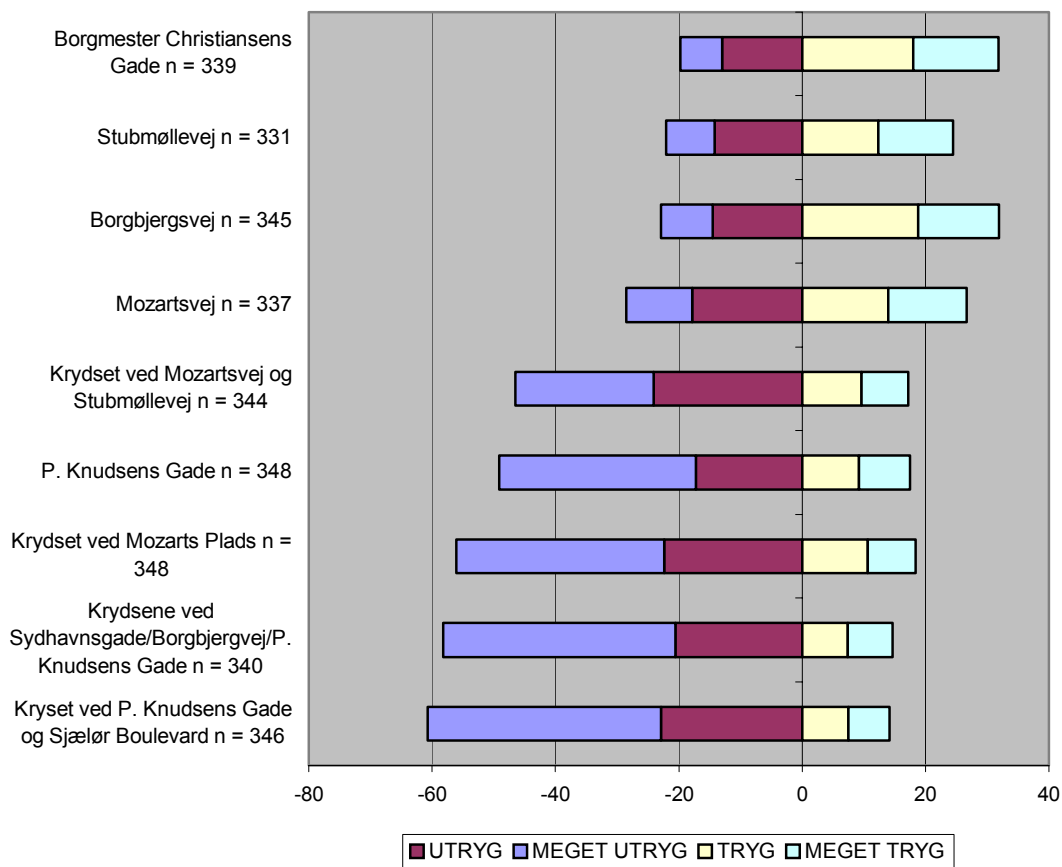


**Figur 4.2: Trafikmængden i Kgs. Enghave**

Kilde: Elle 2000/Stadsing.dir\*



**Figur 4.3: 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 sammenlignelig – måske en smule mindre. 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.

### **Holdninger fordelt på delområder**

Når spørgeskemaundersøgelsens resultater fordeles på delområderne viser der sig en tydelig tendens. Generelt finder man flest med en kritisk indstilling i P. Knudsens Gade. Det er ikke overraskende; det er her de største trafikgener findes. 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

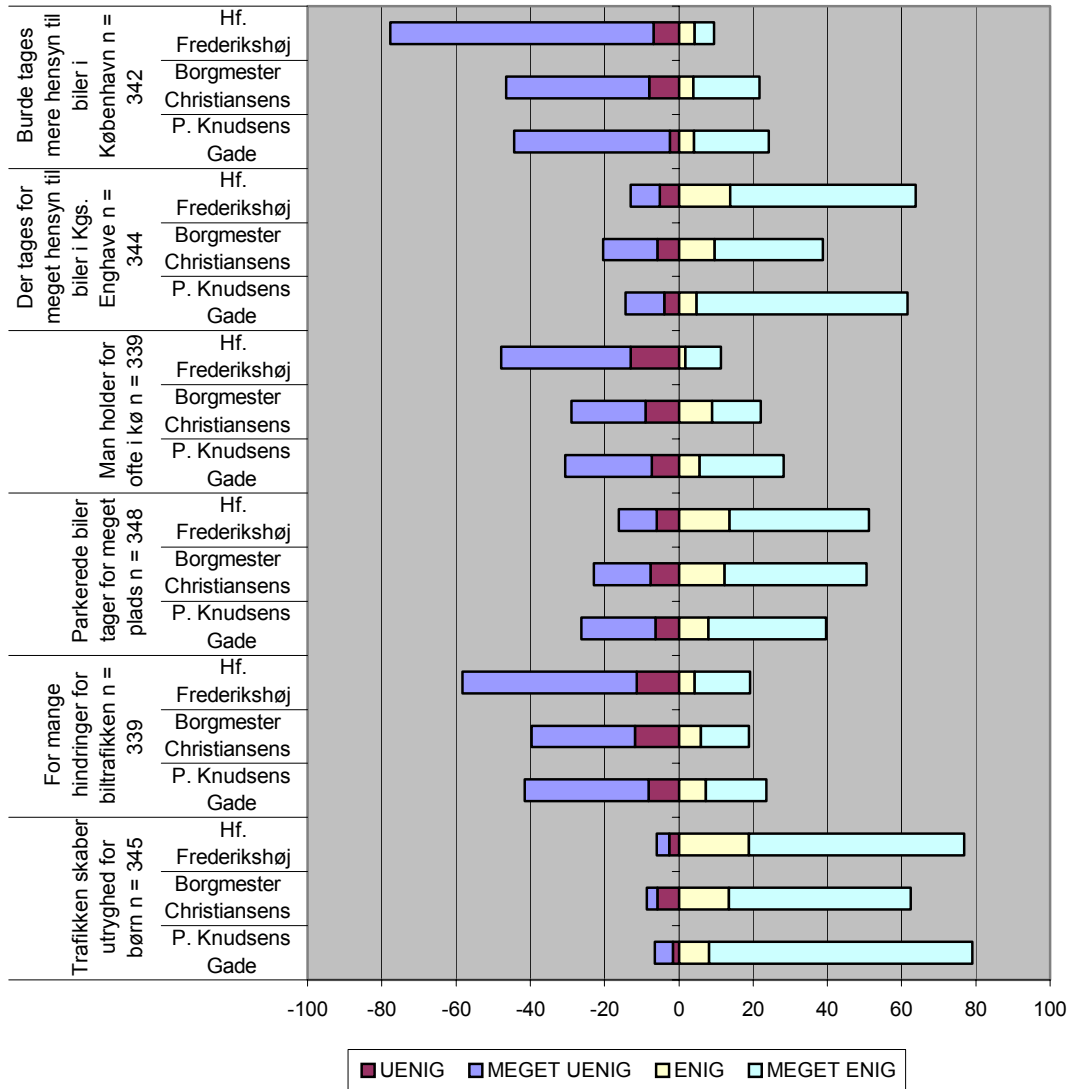
En undtagelse herfra er holdningen til parkerede biler. Her er man mindre kritiske i P. Knudsens Gade end de øvrige delområder. Hertil kan man sige, at der for det første ikke er så mange parkerede biler i P. Knudsens Gade, og for det andet, at de andre trafikale problemer rimeligvis overskygger de problemer, de parkerede biler kunne tænkes at skabe. I Borgmester Christiansens Gade og især i haveforeningerne og på de små bolig-gader i deres nærhed tager parkerede biler plads, som kunne have været brugt til børns leg. Det er ikke ligefrem tilfældet i P. Knudsens Gade. Andre steder er de en hindring for cykler og andre bilers mobilitet – det er heller ikke tilfældet i P. Knudsens Gade.

Der er også en række tilfælde, hvor beboerne i Frederikshøj er 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. Det er også her, der bor færrest børnefamilier.

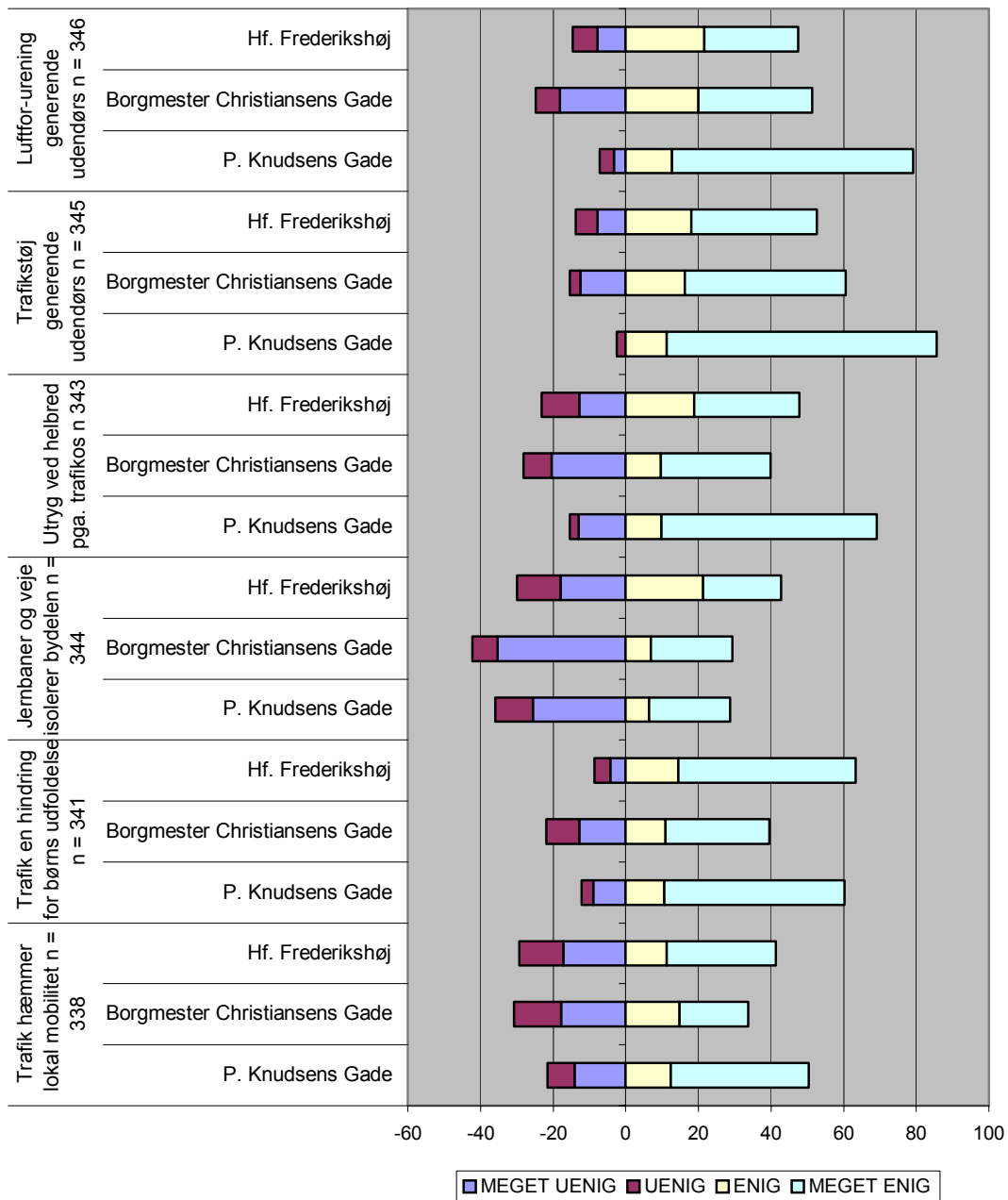
Det er påfaldende at man på nogle områder finder flest kritiske i Frederikshøj, da det samtidig er her, man mærker mindst til de gener, trafikken skaber. Frederikshøj (og de andre haveforeninger) har stort set ingen problemer med bilisme ved boligerne. Der er fred og ro, og børnene kan lege forholdsvis frit, hvis de bliver i haveforeningen. En forklaring kan være, at der i Frederikshøj mere generelt er en negativ holdning til bilisme og en større optagethed af miljøproblemer generelt. Endvidere viser undersøgelsen, at beboerne i Frederikshøj oftere er politisk engagerede (se kapitel 6). Det er derfor naturligt, man finder flere generelle og principielle holdninger til trafik og trafikpolitik, men måske ikke så mange, der konkret udtrykker frustration og irritation over virkningerne af trafikforholdene.



**Figur 4.4: Trafik som levevilkår - fordelt på delområder**



Figur 4.5: Trafik som levevilkår - fordelt på delområder



## **Alder**

I de fleste tilfælde er der ingen eller kun svag sammenhæng mellem alder og holdninger til trafik.

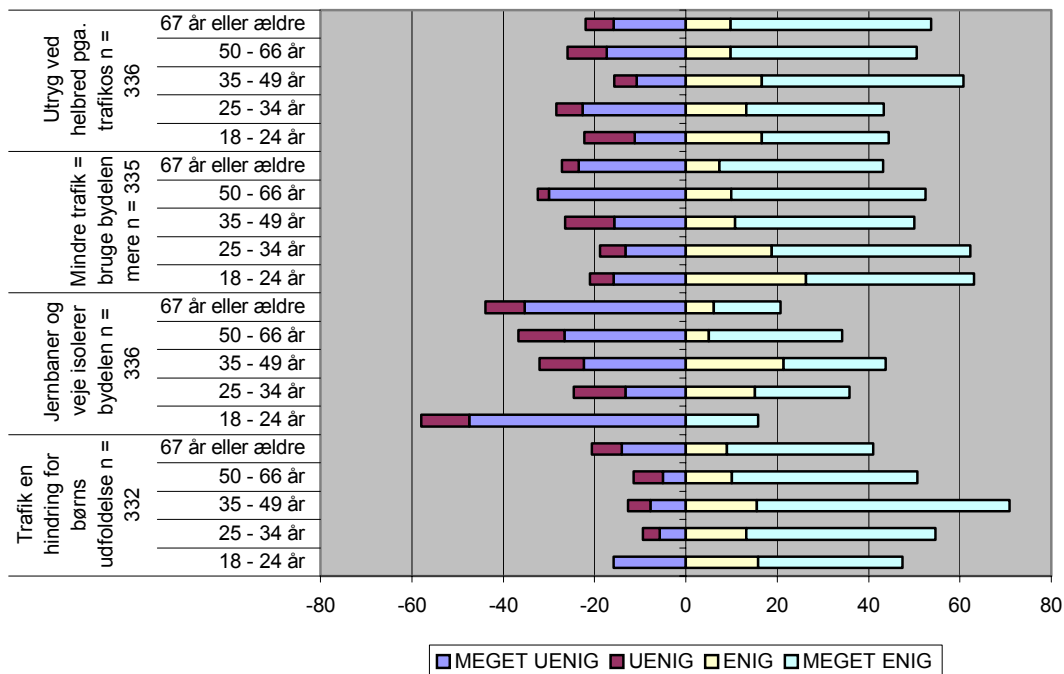
Der er ingen signifikant forskel på generelle holdninger til trafik – om der tages for meget eller for lidt hensyn til biler. Også i forhold til oplevelsen af direkte gener pga. trafikken er forskellene så små, at de må tilskrives tilfældigheder.

Vi fandt dog en lille forskel på spørgsmålet om utryghed for helbredsvirkninger af trafikos. Her ses en klar tendens til at de mellemste aldersgrupper er mere utrygge end de ældste og yngste. Spørgsmålet går på om man er utryg for sig selv og sin families helbred, så en oplagt forklaring kunne være, at børnefamilierne er mere utrygge end de øvrige. Her viser kontrol for familietype som mulig bagvedliggende variabel, at det kun delvis er forklaringen. Der er en tendens til at, børnefamilier er mere utrygge ved helbredsvirkninger af trafikos, men tendensen er ikke så stor, at forskellen mellem aldersgrupperne forsvinder, når man kontrollerer for familietype.

Der er en tilsvarende forskel på de forskellige aldersgruppers holdning til spørgsmålet om børns udfoldelsesmuligheder. Men her viser en tilsvarende kontrol, at der her er tale om en skinsammenhæng. Forskellene mellem de forskellige aldersgrupper indenfor hhv. børnefamilier og ikke-børnefamilier er så små, at de må tilskrives tilfældigheder. Den forskel, der ses her er altså forårsaget af, at der er flere børnefamilier især i aldersgruppen fra 35 – 49 år end i de øvrige grupper.

Til gengæld har den forskel, der findes på generationernes holdning til bydelens isolation fra det øvrige København ingen forbindelse med familietype. Det samme gælder spørgsmålet om at bruge bydelen mere. Som det ses af figur 4.6 giver de yngre og yngste lidt hyppigere udtryk for, at de ville bruge bydelen mere, hvis der var mindre trafik. Dette kan have at gøre med unges mere udadvendte livsstil, men forskellene er forholdsvis moderate, så man skal være forsigtig med at lægge for meget i det.

Figur 4.6: Trafik som levevilkår - fordelt på alder

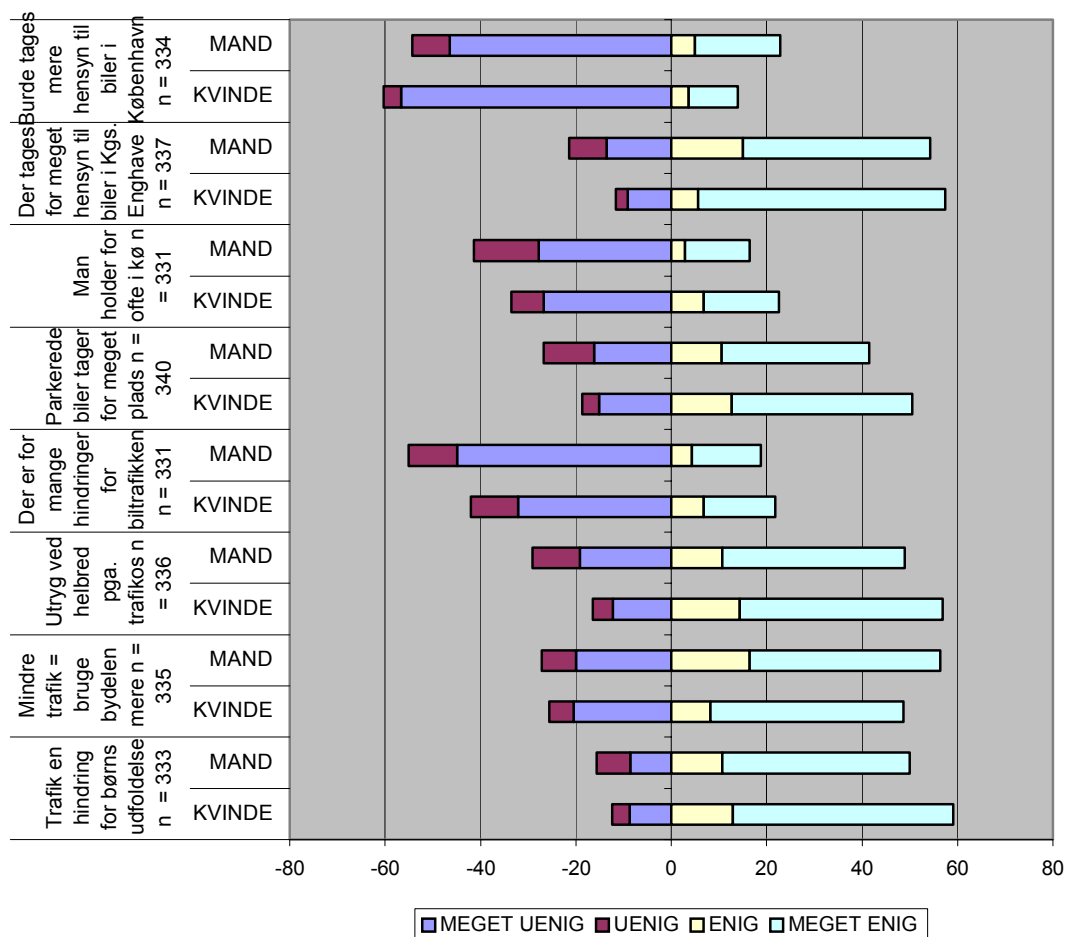


### Køn

Der er heller ikke stor forskel på mænds og kvinders holdninger blandt respondenterne fra de tre delområder. Når der er forskel, er der til gengæld fælde en klar tendens: kvinder er mere kritiske i forhold til bilismen og dens negative virkninger end mænd. Der er lidt flere kvinder, som mener hensynet til bilismen er gået for vidt, at trafikken hindrer børns udfoldelse, og som er utrygge ved trafikens virkning på helbredet. Kvinder mener også sjældnere at der er for mange hindringer for biltrafikken og at bilerne holder for meget i kø.

Mht. utryghed ved biltrafik i øvrigt er der ingen nævneværdig forskel på mænd og kvinders holdning.

Figur 4.7: Trafik som levevilkår - fordelt på køn



### Familietype

Ligesom det var tilfældet med temaet "bydelens generelle kvaliteter" er holdningerne til bilismen ofte stærkt påvirket af om der er børn i familien eller ikke. Det viser sig ikke så tydeligt i forhold til de generelle holdninger som det er tilfældet i forhold til holdninger til en række af de mere konkrete spørgsmål.

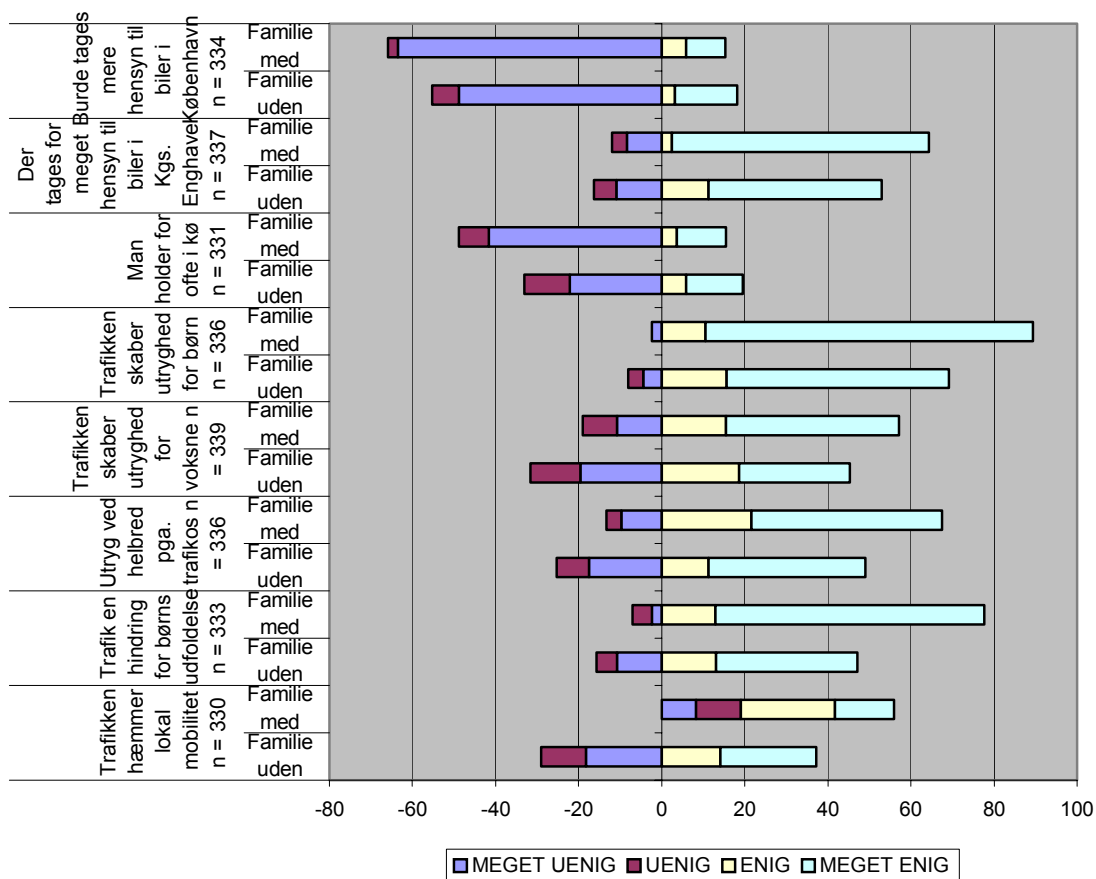
Således er der ganske vist flere i børnefamilierne, som mener hensynet til bilismen har taget overhånd end i de øvrige familier, men forskellene er moderate. På det mere konkrete spørgsmål om utryghed ved bilernes forurening og om trafikken gør det svært at komme omkring i bydelen (egen lokalmobilitet) 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 flertal; kun 15,6% af respondenterne fra børnefamilierne mener ikke, at trafikken er en hæmsko for børnenes udfoldelsesmuligheder.

**Figur 4.8: Trafik som levevilkår - fordelt på familietype**



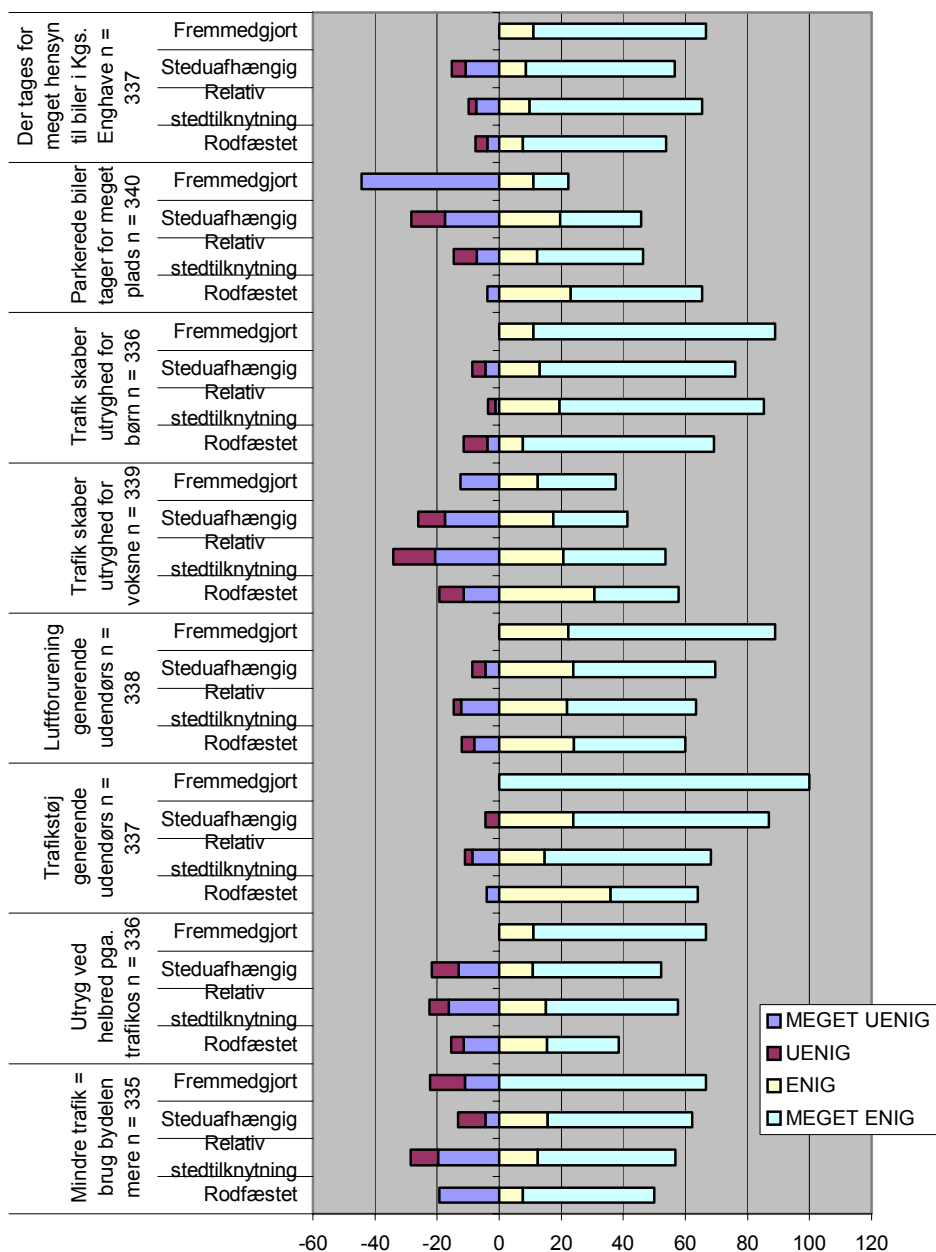
### Stedtilknytning

Respondenternes følelse af at høre til synes at have en stærk betydning for holdningen til bydelens trafikale forhold. Næsten alle de spørgsmål spørgeskemaet indeholdt om oplevelsen af trafik i bydelen besvares forskelligt af folk med en forskellig følelse af tilknytning til bydelen. Det er især klart i forhold til konkret oplevelse af bydelens trafikale forhold. Betydningen af stedtilknytning er noget svagere når man ser på den mere generelle holdning til bilisme og trafik. Således er der stort set ikke forskel på holdningerne til om der tages for meget eller lidt hensyn til bilismen.

Beboere med et rodfæstet forhold til bydelen er generelt mere tolerante overfor bydelens trafikale problemer. Hvis man ikke kunne forestille sig at bo andre

steder end i Kgs. Enghave er man mindre generet af trafikstøj og luftforurening, man er mindre utryg ved trafikosen og mindre hæmmet af trafikken i sin brug af bydelen. På disse spørgsmål er der en generel tendens til, at jo løsere følelsen af tilknytning til bydelen er, jo mere kritisk er ens holdning og oplevelse af bydelen også.

**Figur 4.9: Trafik som levevilkår - fordelt efter stedtilknytning**

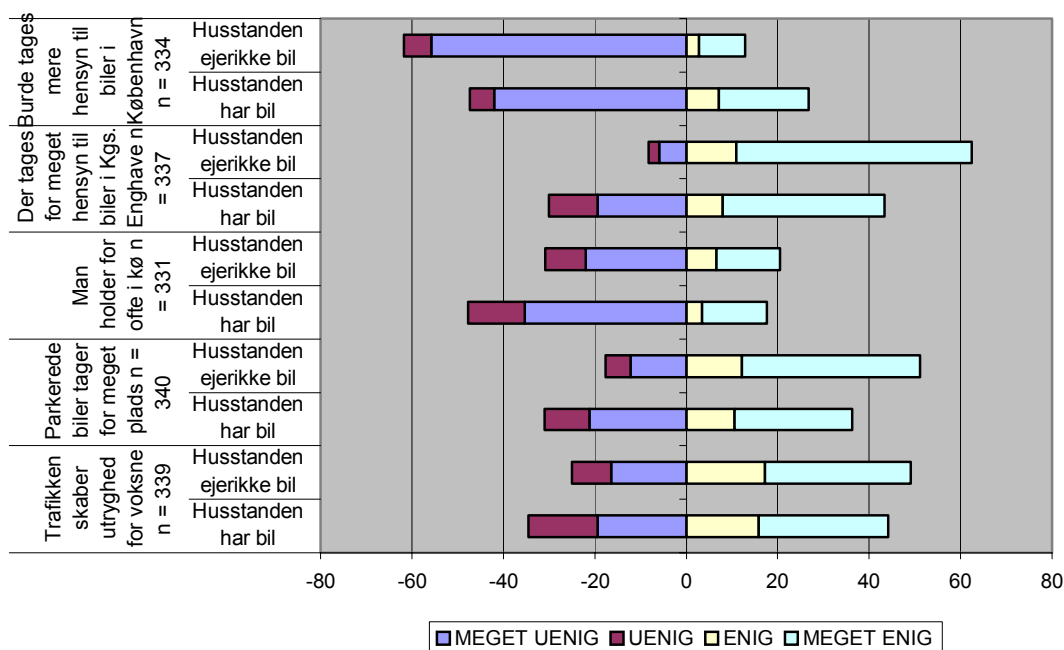


Men der er også en del tilfælde med den modsatte tendens. En markant undtagelse er for eksempel spørgsmålet om trafikken skaber utryghed for voksne. Her er tendensen modsat; de rodfæstede føler sig tilsyneladende mest utrygge og de fremmedgjorte tager det i højere grad i stiv arm, selv om også et flertal i denne gruppe er utrygge ved trafikken. Og der er også tilsyneladende også en tendens til, at en stærkere følelse af tilknytning fører til større irritation over parkerede biler i bydelen.

Selv om der er forskelle mellem de forskellige kategorier må man dog sige, at forskellene kun i få tilfælde er så store, at man kan se modsatrettede tendenser. I forhold til de fleste af spørgsmålene er hovedtendensen den samme – hvis holdningen i bydelen er kritisk er den det uanset om man er meget rodfæstet i bydelen eller føler sig fremmedgjort. Men det ser ud til, at en stærk følelse af rodfæstethed i de fleste tilfælde virker modererende på den kritiske holdning til trafikens virkning på levevilkårene.

## Bilejerskab

**Figur 4.10: Trafik som levevilkår - fordelt efter bilejerskab**



Som nævnt tidligere er forskellene mellem bilejere og ikke-bilejere i de fleste tilfælde ubetydelige. Der er dog et par undtagelser. Den mest interessante 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-biljere end blandt biljere. Alligevel er der ikke tale om en egentlig modsætning mellem de to grupper. I begge tilfælde er der langt flere bilskeptikere end folk med det modsatte standpunkt.

Bilisterne er også en smule mindre utrygge ved biltrafik end ikke-bilisterne, men forskellen er lille. Ca. 5% flere ikke biljere synes trafikken skaber utryghed, og ca. 9% færre er uenige. Lidt større er forskellen mellem antallet af bilister og ikke-bilister, som synes parkerede biler tager for meget plads.

Det kan forekomme lidt pudsigt, at der er flere biljere end ikke-biljere som er uenige i, at bilerne for ofte holder i kø. Resultatet kunne tyde på, det reelt ikke er et stort problem for de, som har en bil, selv om man ofte ser biler holde i kø i bydelen på vej ind eller ud ad København. Alle ser jo køerne, men kun de, som ofte kører i bil har erfaringer med hvor ofte og længe man selv kommer til at holde i kø.

### **Økonomi**

Som det var tilfældet i forhold til respondenternes holdninger til bydelens kvaliteter er der sjældent en stærk sammenhæng mellem holdninger og økonomi. Især personlig indkomst synes ikke at have nogen større betydning for holdningen til trafikken i bydelen.

Det gør for eksempel ingen større forskel om man er rig eller fattig for holdningen til om der bliver taget for lidt eller for meget hensyn til bilisme, når der laves byplanlægning i København. Der er lidt flere med en høj personlig indkomst, som er uenige i, at der burde tages mere hensyn til bilerne i København, mens der blandt de, hvis husstandsindkomst er høj, er lidt færre der synes der tages for meget hensyn til bilerne i Kgs. Enghave og samtidig færre der er uenige i, at der tages for lidt hensyn til bilerne i København. Billedet er det samme når der måles på husstandens restindkomst efter faste udgifter: de fattigste er de mest kritiske. Men da forskellene samtidig er ganske beskedne og i det hele er ganske svag og ikke entydig i alle tilfælde, er det svært at konkludere andet end at sammenhængen mellem holdninger og økonomi er svag.

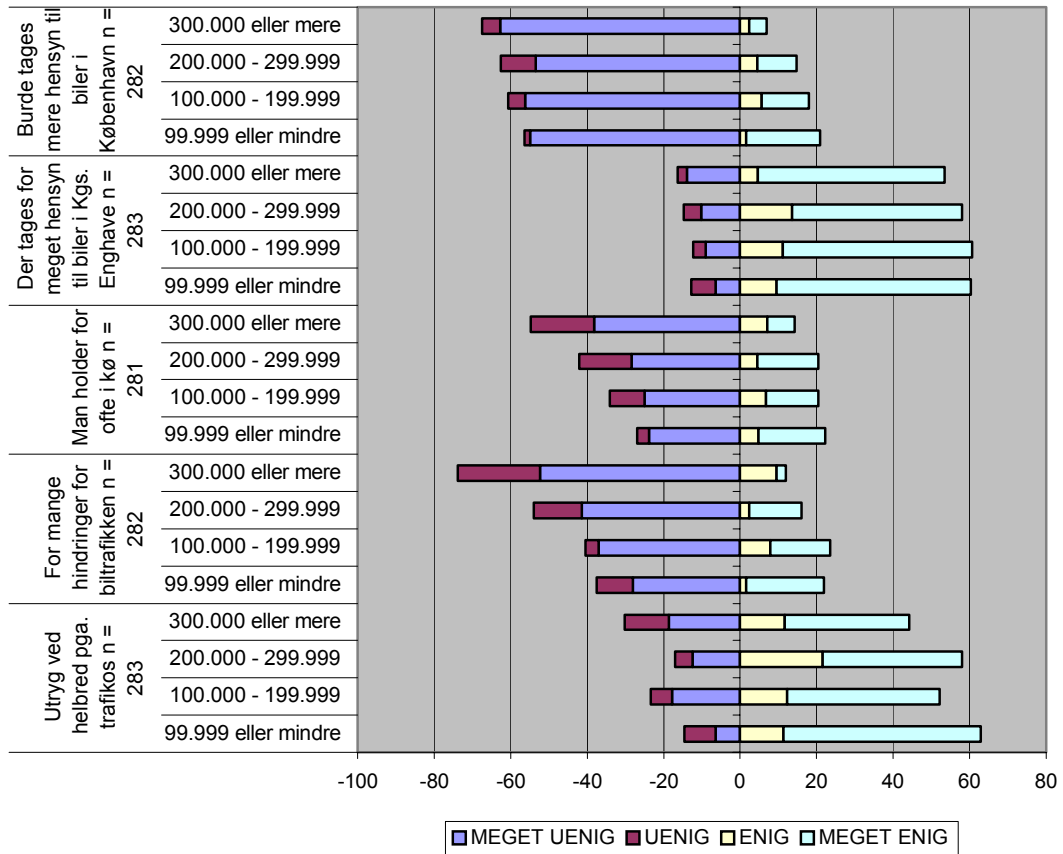
Tendensen er til gengæld klar hvad angår spørgsmålet om der er for mange hindringer for biltrafikken. Her er der i alle tilfælde en svag, men entydig tendens til flere "enig" svar blandt de, der har færrest penge.

Dette resultat harmonerer imidlertid dårligt med den øvrige tendens. Når der er tydelige forskelle på hvordan rige og mindre rige svarer, er det i de fleste tilfælde de mindre rige, som er mest kritiske. Således er der på alle fire økonomiske dimensioner flere blandt de mindre rige som er urolige for virkningen af trafikos på helbredet, som føler sig generet af forurening og på nær personlig indkomst er billedet det samme på spørgsmålet om man ville bruge bydelen mere hvis der var mindre trafik. Især det sidste kan forekomme logisk. Jo færre penge man har, jo mindre har man råd til at tage på udflugter ud af bydelen. Og jo færre penge man har, jo større er sandsynligheden også for at man er ledig og derfor tilbringer en større del af dagen ved boligen, end hvis man havde et travlt arbejdsliv.

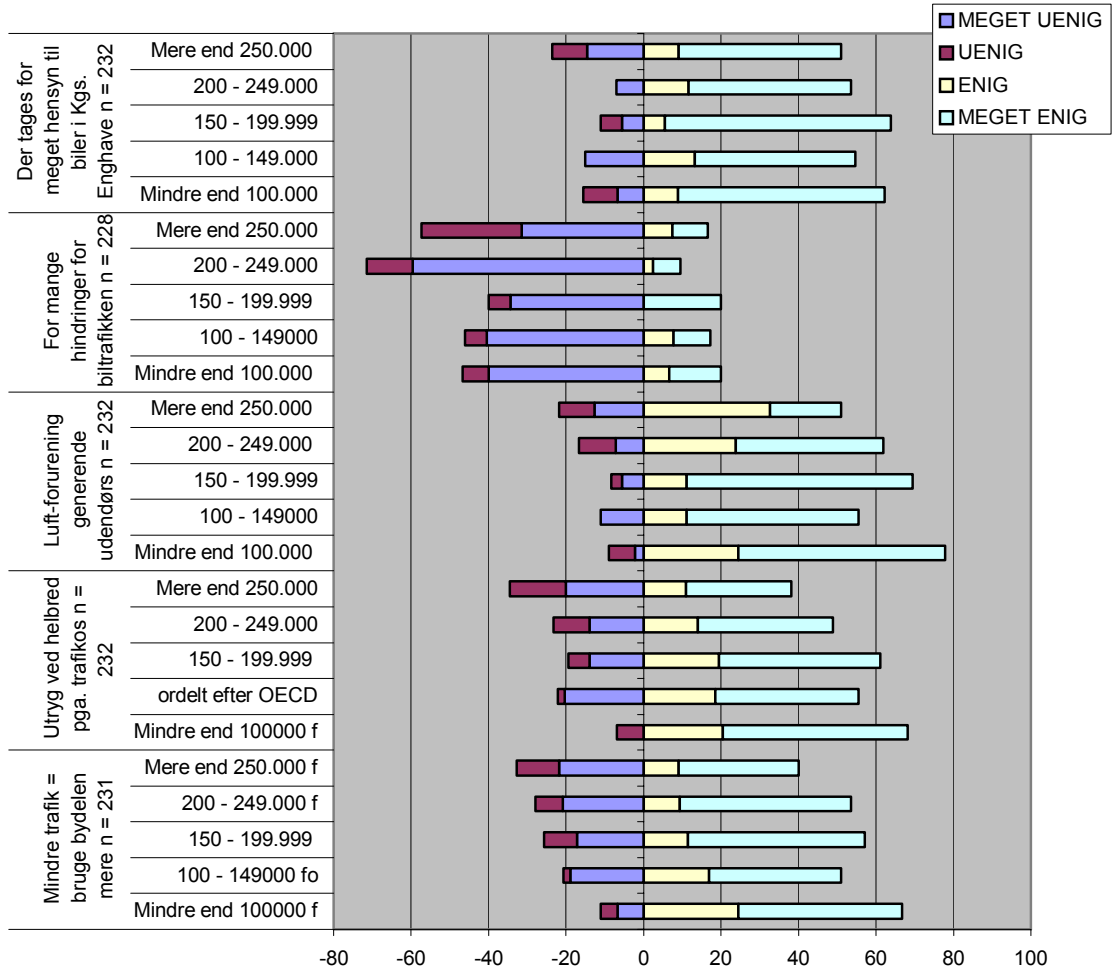
Generelt kan man således konkludere, at sammenhængen mellem økonomi og holdninger er svag og diffus på de generelle spørgsmål, men at der på de mere konkrete mål i visse tilfælde kan findes en tendens til lidt mindre kritiske holdninger hos de mere velhavende.



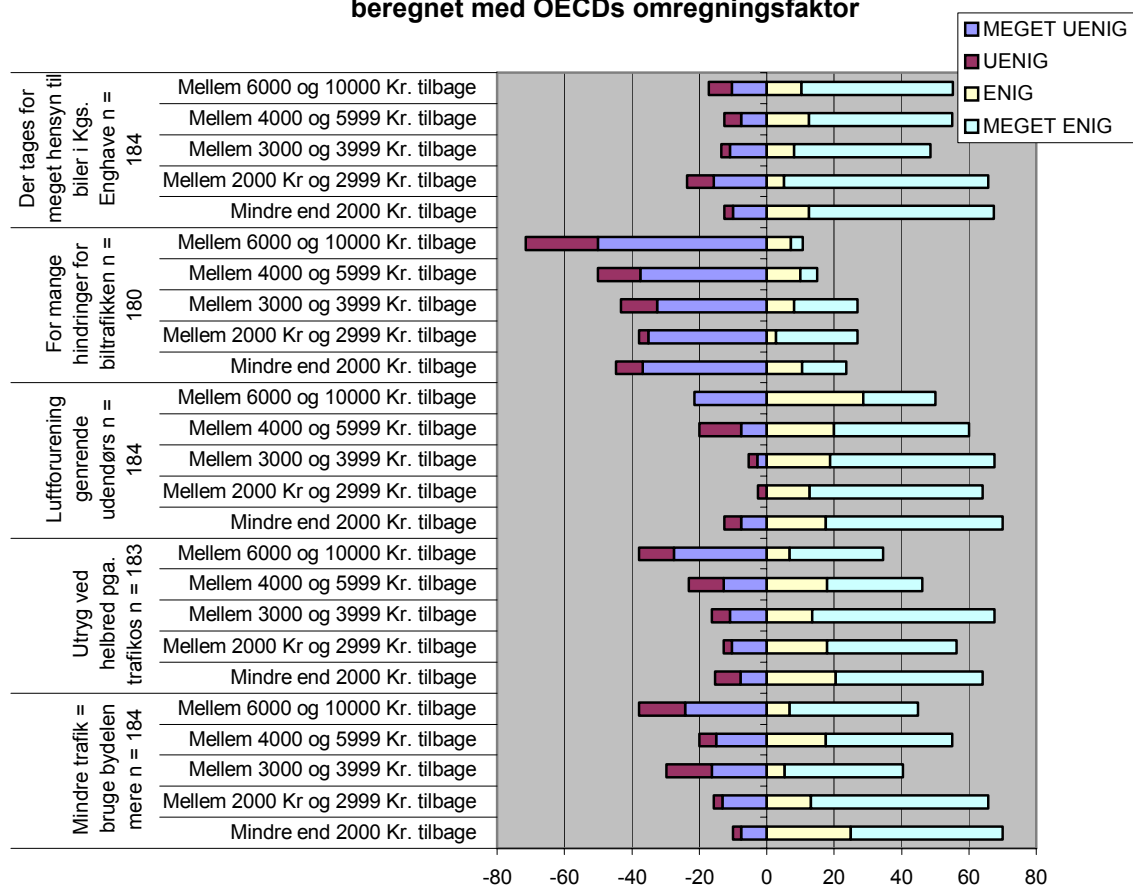
Figur 4.11: Trafik som levevilkår - fordelt på personlig indkomst



**Figur 4.12: Holdninger til trafik - fordelt efter husstandsindkomst beregnet ud fra OECDs omregningsfaktor**

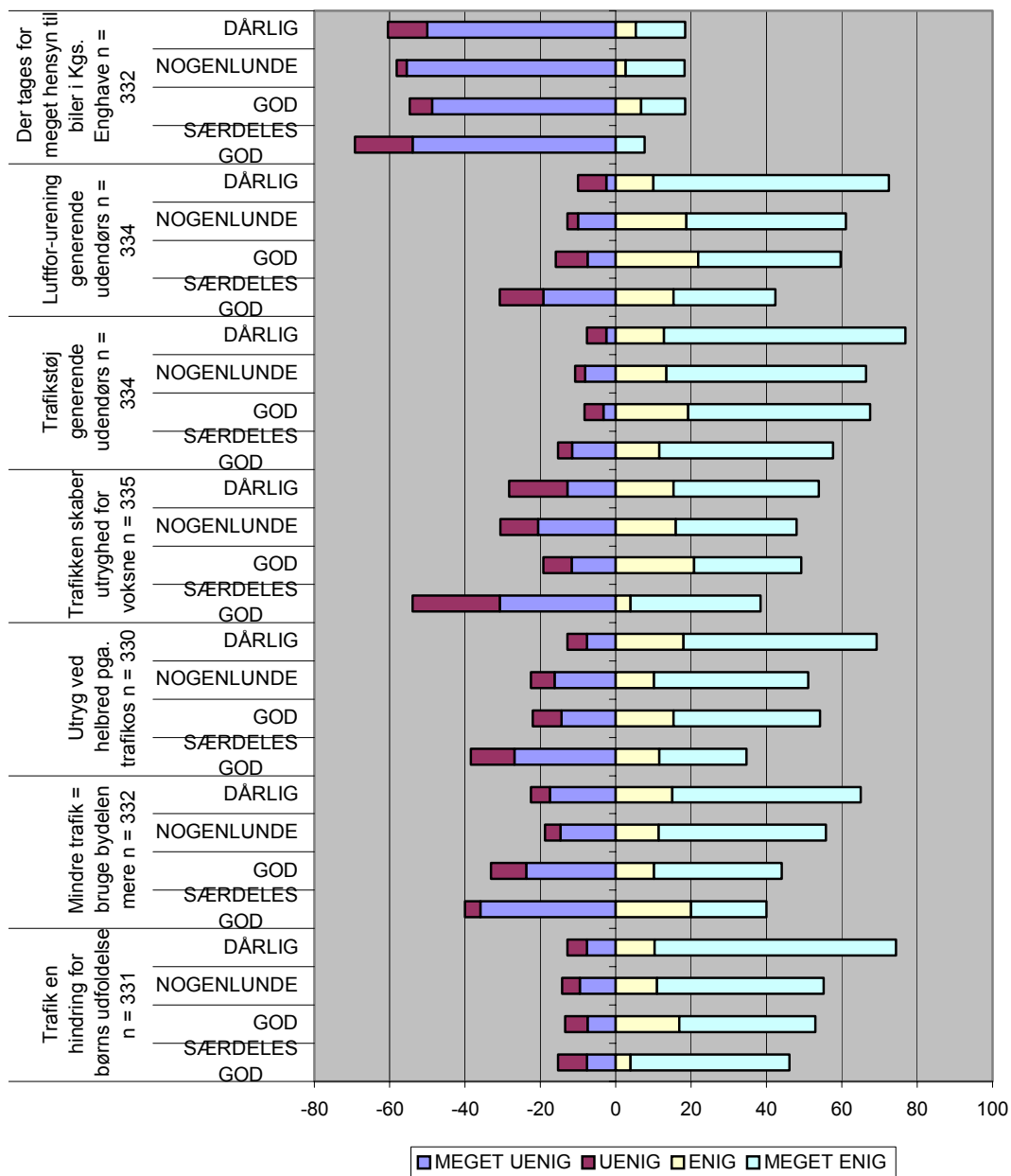


**Figur 4.13: Holdninger til trafik - fordelt efter restbeløb efter faste udgifter beregnet med OECDs omregningsfaktor**





**Figur 4.14: Trafik som levevilkår - fordelt på egen vurdering af økonomisk situation**



**Erhverv**

Tilknytning til arbejdsmarkedet er en af de socio-økonomiske faktorer som ser ud til at have stor betydning for holdningen til en del trafikale forhold. En gennemgående tendens er at folkepensionister og efterlønsmodtagere er mindre

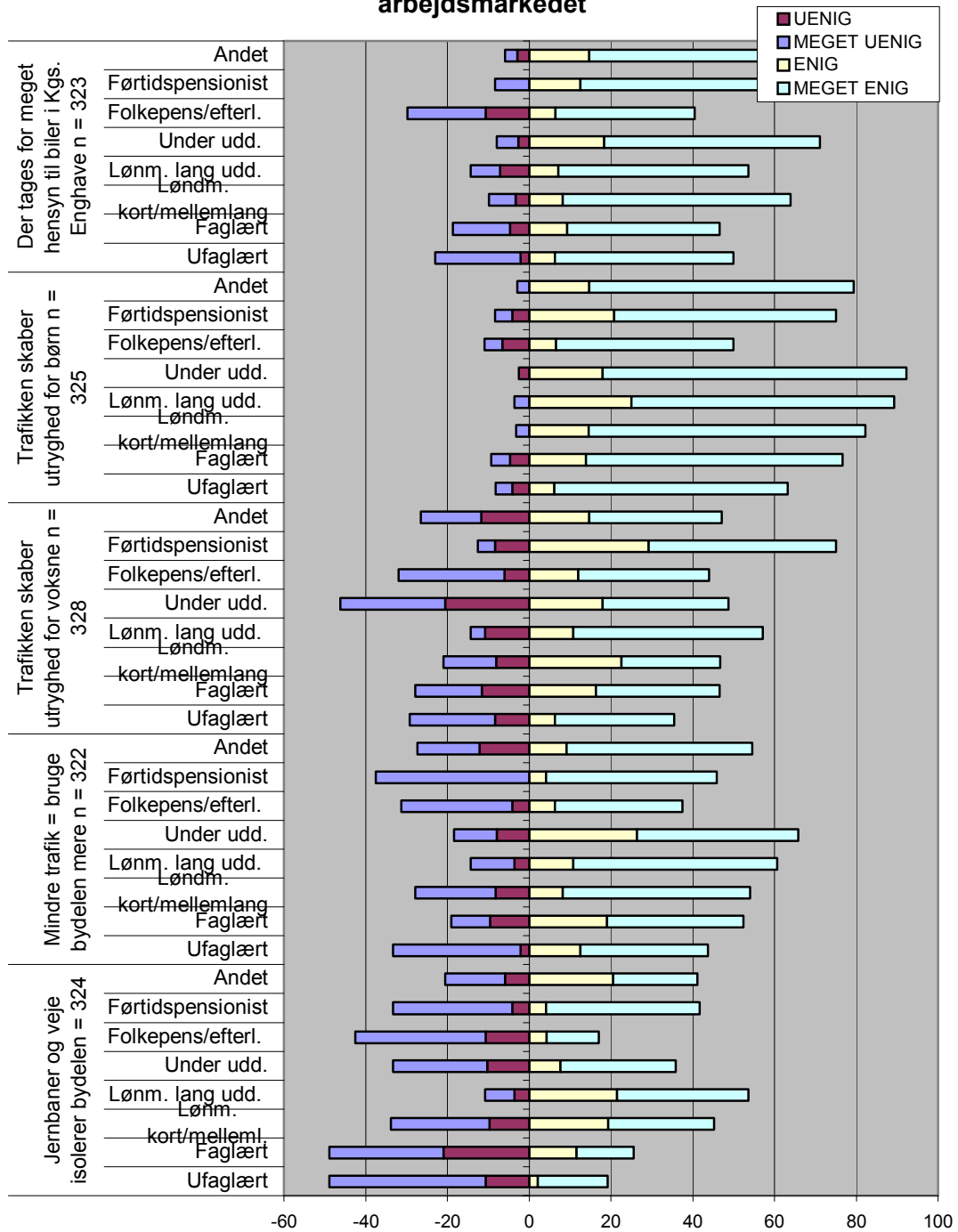
kritiske end de øvrige. Der er således markant færre folkepensionister og efterlønsmodtagere, som mener der tages for meget hensyn til bilerne i Kgs. Enghave. Selv om et klart flertal af denne gruppe mener trafikken skaber utryghed både for børn og voksne, er der især færre pensionister og efterlønnere, der erklærer sig enige i, at trafikken skaber utryghed for børn. Der er imidlertid ikke flere, som erklærer sig uenige i påstanden, hvilket sandsynliggør at denne forskel primært skyldes, pensionister sjældnere har en holdning til trafikens betydning for børn, end de øvrige erhvervsgrupper.

Pensionisterne lader sig også i mindre grad afholde fra at bruge bydelen end de øvrige erhvervsgrupper, og de mener også i mindre grad, at bydelen er afskåret fra det øvrige København af jernbaner og veje. Man kunne få det indtryk at pensionister – måske især de, som bor i Kgs. Enghave, hvor man i reglen har en baggrund i fysisk arbejde - er mere hårdføre end nutidens lønmodtagere.

Dette indtryk understøttes i nogen grad af holdningerne hos de fag- og ufaglærte arbejdere. Også her finder man færre med en kritisk indstilling på spørgsmålet om børns sikkerhed og udfoldelsesmuligheder, og der er også her færre som lader sig afholde fra at bruge resten af bydelen eller føler sig afskåret fra København. Der er også færre her, som synes der tages for meget hensyn til bilerne i Kgs. Enghave

I det hele kan man sige, at den sarte/kritiske indstilling øges med uddannelsen. Lønmodtagere med kort eller mellemlang uddannelse er mere kritiske end de faglærte, men mindre end de, der har en lang uddannelse, og de ligger også imellem arbejderne og de der har en lang uddannelse på spørgsmålet om der er blevet taget for meget hensyn til bilismen.

**Figur 4.15: Trafik som levevilkår - fordelt på tilknytning til arbejdsmarkedet**



## **Ulykke**

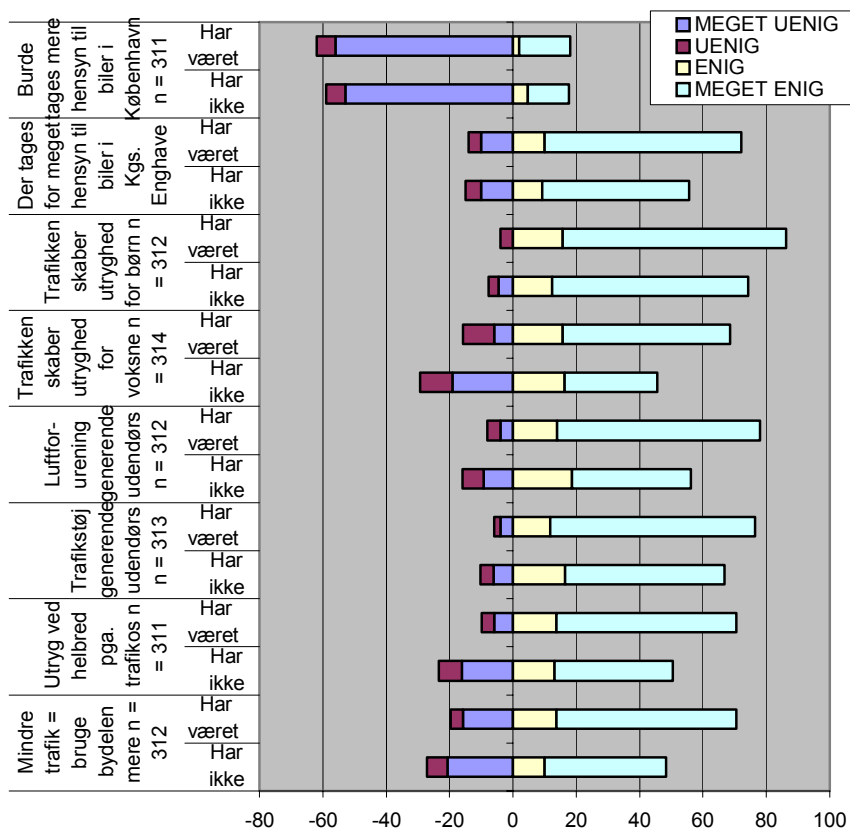
Som det var tilfældet omkring trafikens betydning for bydelens kvaliteter viser undersøgelsesresultatet også en sammenhæng mellem holdninger til trafik som levevilkår og om respondenterne har været udsat for en trafikulykke i Kgs. Enghave. Ulykkesofre er generelt mere kritisk end de, som ikke har erfaret et trafikuheld på egen krop noget sted i bydelen.

Mest logisk er det nok, at de som har oplevet en ulykke hyppigere end de øvrige svarer, at trafikken skaber utryghed for både børn og voksne. Men holdningen blandt de, som har været udsat for en ulykke 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 4.16 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 4.16: Trafik som levevilkår - fordelt efter erfaringer med ulykker**

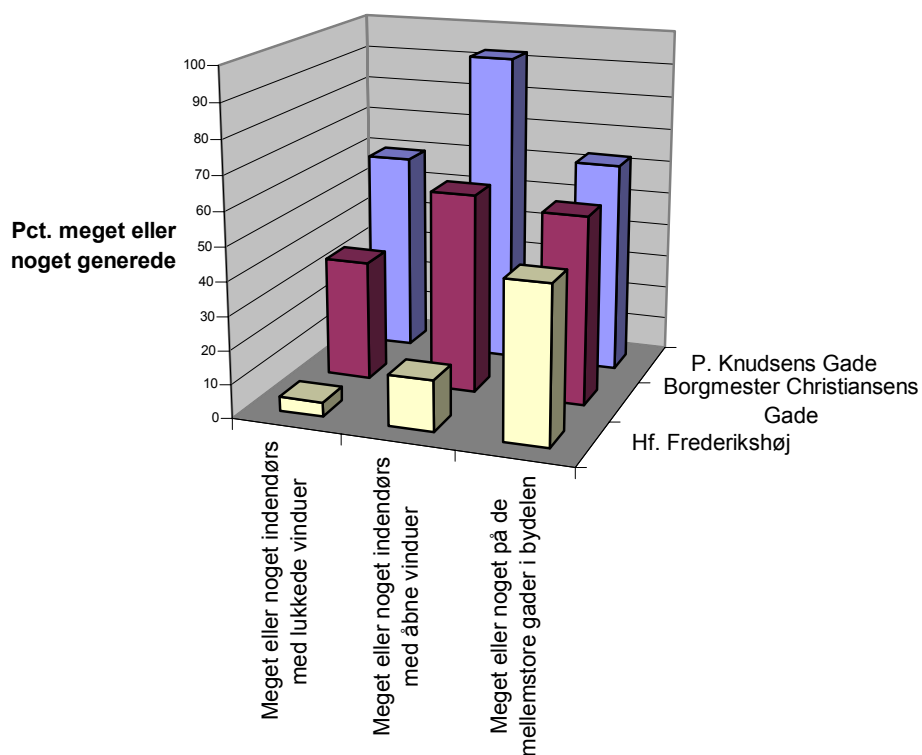


### Elementer i trafik som levevilkår

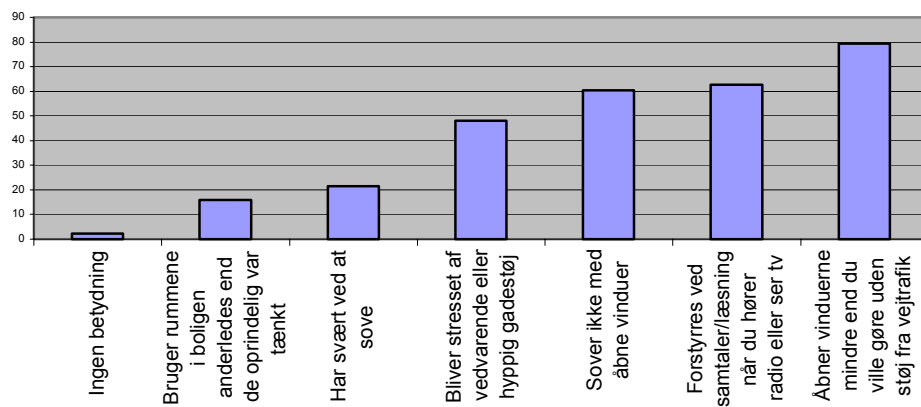
Spørgeskemaet indeholdt også en række spørgsmål, hvis formål var at uddybe kendskabet til genevirkningerne af trafikken i Kgs. Enghave. Den mest umiddelbare gene af vejtrafik (ud over skader som følge af trafikuheld) er formentlig støj, især i egen bolig. Det er oplagt, at den vedvarende støjpåvirkning fra trafik reducerer boligens rekreative muligheder, og det afspejler sig da også i svarene.

Det fremgår tydeligt af figur 4.17, at der er flere beboerne i både Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade som føler sig generet af trafikstøj, når de åbner vinduerne. Og i P. Knudsens 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 4.17: Oplevelsen af støjgener fordelt på delområderne**



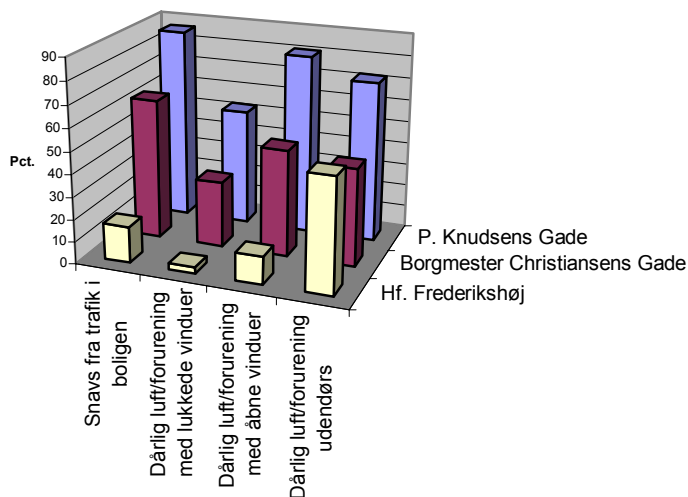
**Figur 4.18: Betydningen af trafikstøj for beboerne i P. Knudsens Gade**



Der kan ikke være meget tvivl om, at trafikstøjen som følge af den store trafikmængde i P. Knudsens Gade udgør en forringelse af levevilkårene her. Figur 4.18 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 jævnligt 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.

Men støj er ikke den eneste måde trafikken generer på. I de kvalitative interview bemærkede beboerne i P. Knudsens Gade bl.a. at snavs i vinduerne og lugten fra trafikken også følte generende. Figur 4.19 viser, at det er en udbredt oplevelse blandt bydelens beboere især i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade.

**Figur 4.19: Meget eller noget generet af snavs og dårlig luft**

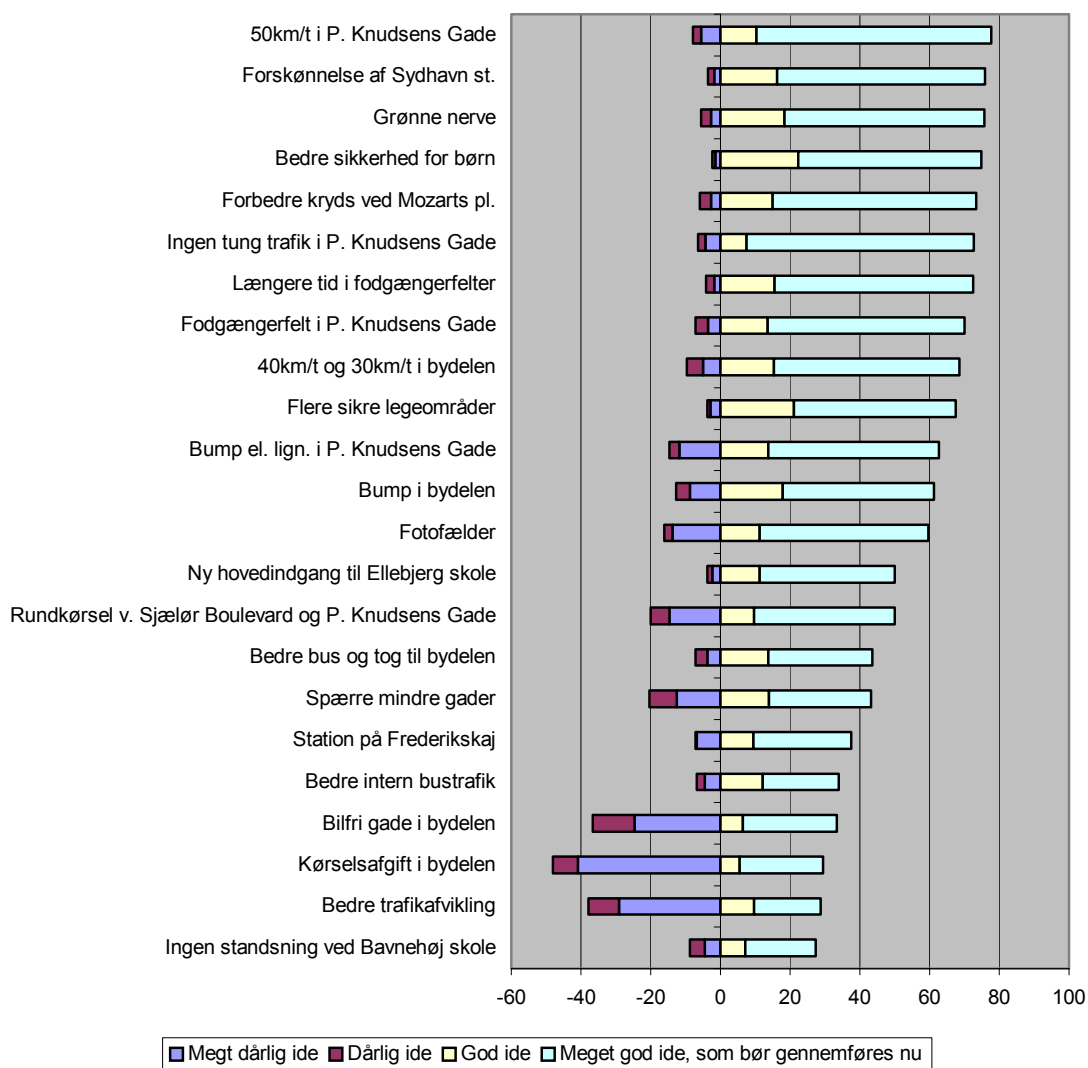


Alle er enige om, at snavs og dårlig luft er generende når man færdes i bydelen. Ikke overraskende føler kun de færreste i Frederikshøj sig generede af snavs og dårlig luft i deres egen bolig, men både i P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade synes mange snavs og dårlig luft er generende – endda når vinduerne er lukkede. I P. Knudsens Gade er det i alle tre tilfælde et flertal af beboerne.

## 5. Holdninger til trafikregulering

I 1997 blev det besluttet at Kgs. Enghave skulle være kvarterløftområde. 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 5.1: Forbedringsforslag**  
n-værdier se bilagstabel 3





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 Holbækmotorvejen 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 handeleggader, 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 bilfrie 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.

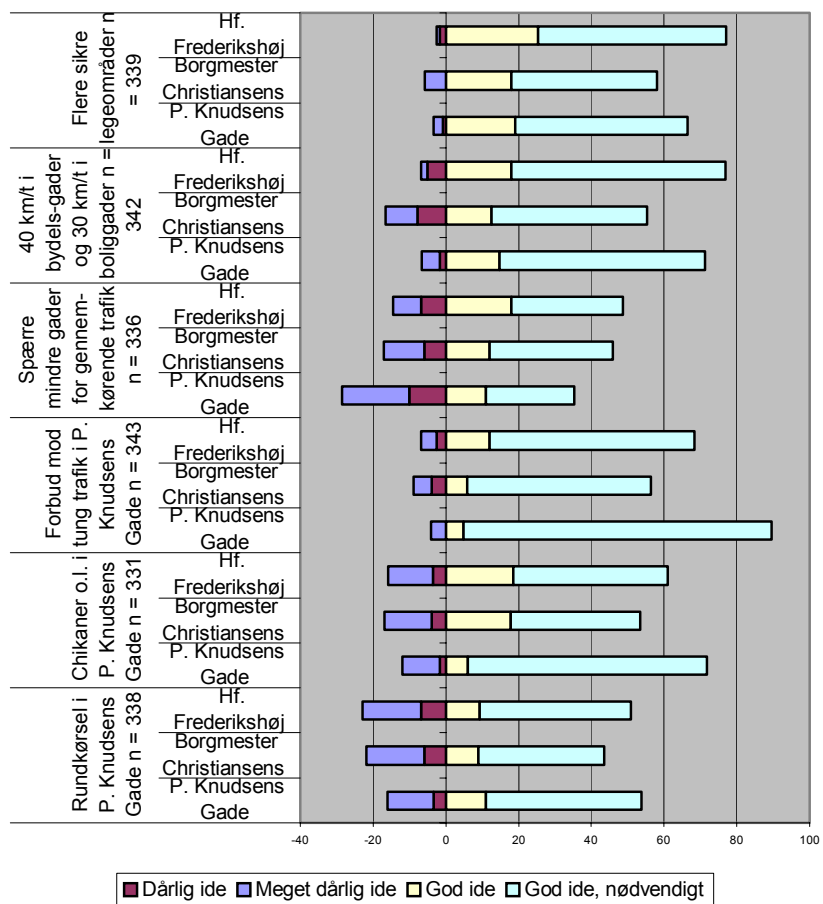
### **Holdninger til forbedringer fordelt på delområder**

Den generelle tendens er, at lidt færre beboere i Borgmester Christiansens Gade går ind for de forskellige forslag. Kun i få tilfælde er der flere i Borgmester Christiansens Gade end i P. Knudsens Gade, der synes en ide er god, og det er stort set aldrig tilfældet i forhold til Frederikshøj.

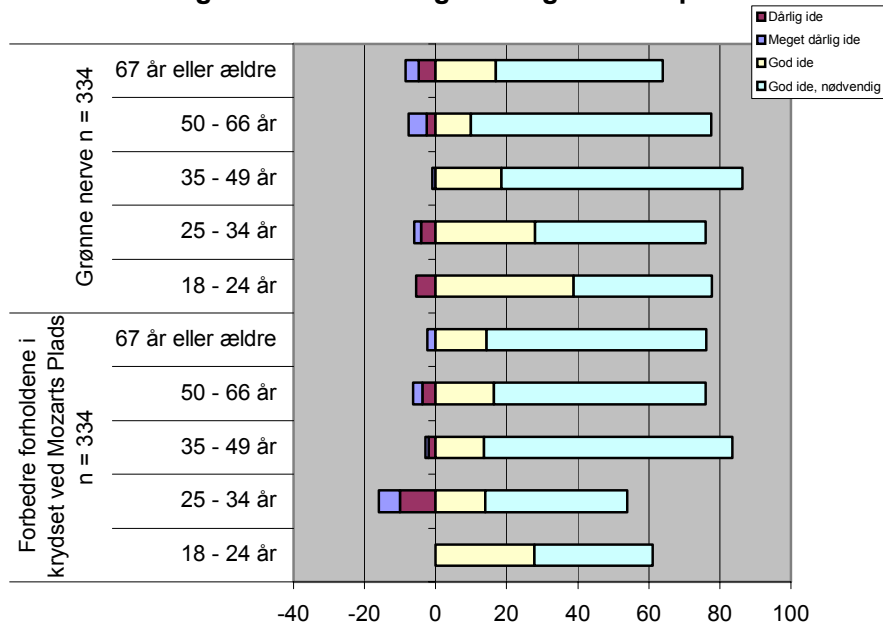
En undtagelse er ideen om at spærre de mindre gader for gennemkørende trafik I P. Knudsens Gade vinder denne ide mindre opbakning end i begge de to andre områder. Til gengæld vinder de forslag, som vedrører gaden selv størst opbakning netop her.

Her peges på en naturlig tendens, som gør sig gældende i alle tre områder. De forslag som vil have størst betydning for trafikforholdene for beboerne her har naturlig nok oftere opbakning.

Figur 5.2: Forbedringsforslag - fordelt på delområder



**Figur 5.3: Forbedringsforslag - fordelt på alder**



Sammenhængen mellem holdninger til forbedringsforslag for bydelen og alder er ikke stærk. I de fleste tilfælde er der en tendens til, at de mellemste aldersgrupper er de mest positivt indstillede til de foreslåede ændringer af de trafikale forhold.

En undtagelse er forslaget om at forbedre forholdene i krydset ved Mozarts Plads. Her er det markant, at de yngre sjældnere lægger vægt på at få forbedret forholdene her. En mulig forklaring på denne forskel er, at det især er de, som kan huske hvordan forholdene var, da krydset var lysreguleret før man lavede bussluse i Borgmester Christiansens Gade. Denne antagelse understøttes af, at de der har boet længe i bydelen oftere ønsker krydset forbedret (se tabel 4.6).

**Tabel 4.6:**

**24B1. TRAFIKFORHOLD LOKALT I BYDELEN FORBEDRE FORHOLDENE I KRYDSET VED MOZARTS PLADS (FX. LAVE SREGULERING, FODGÆNGERFELTER ELLER ÆNDRE VIGEPLIGTSFORHOLDENE) \* Antal år respondenter har boet i Kgs Enghave Crosstabulation**

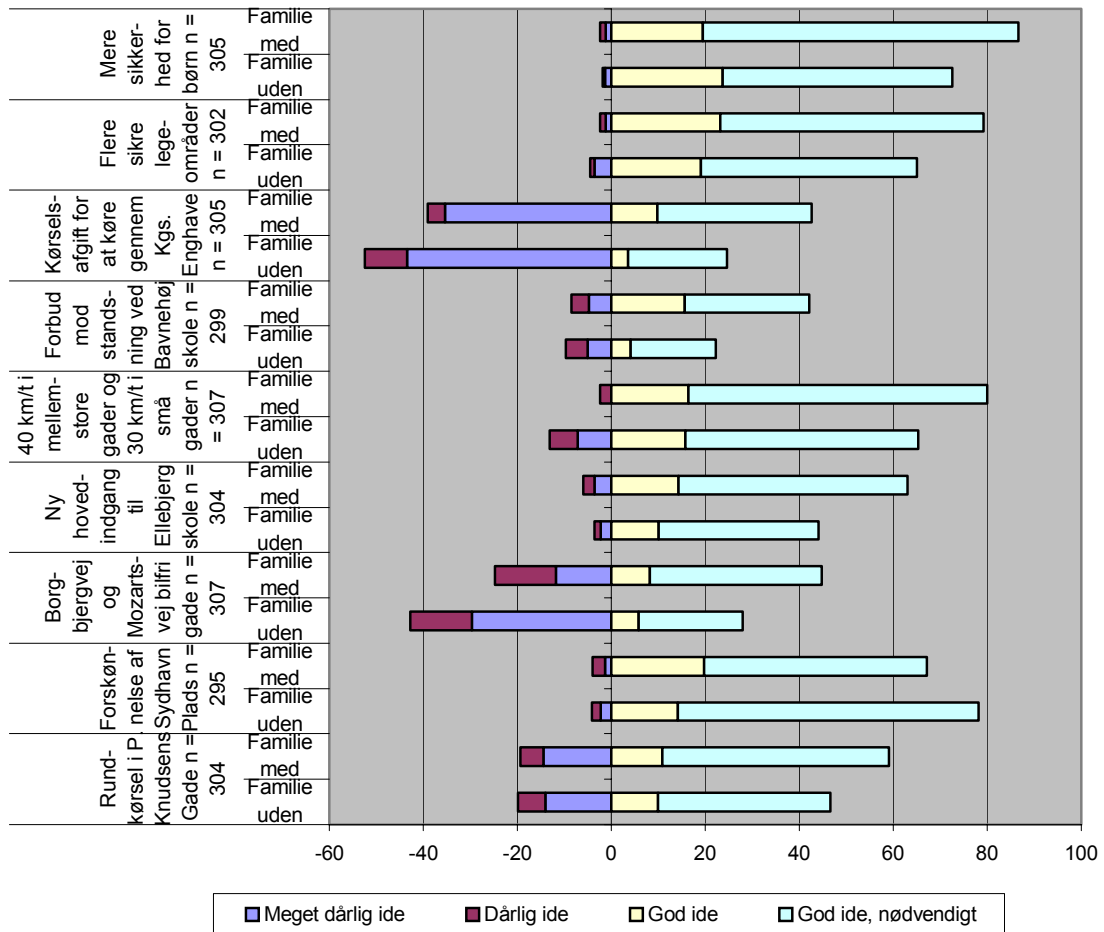
		Antal år respondenter har boet i Kgs. Enghave					Total
		Mindre end 5 år	5 - 9 år	10 - 19 år	20 - 29 år	Mere end 30 år	
24B1. TRAFIKFORHOLD LOKALT I BYDELEN FORBEDRE FORHOLDENE I KRYDSET VED MOZARTS PLADS (FX. LAVE LYSREGULERING, FODGÆNGERFELTER ELLER ÆNDRE VIGEPLIGTSFORHOLDENE)	MEGET DÅRLIG IDE	3,1%	5,0%		5,8%		2,5%
	2	4,7%	8,3%		1,9%	3,4%	3,5%
	HVERKEN ELLER	20,3%	8,3%	11,1%	9,6%	5,2%	11,1%
	4	20,3%	18,3%	13,6%	11,5%	12,1%	15,2%
	GOD IDÉ, SKAL GENNEMFØRES HURTIGST MULIGT	34,4%	55,0%	70,4%	57,7%	72,4%	58,4%
	VED IKKE	17,2%	5,0%	4,9%	13,5%	6,9%	9,2%
Total		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

### Køn og familietype.

Der er også kun sjældent forskel på holdningerne hos mænd og kvinder. Som regel er tendensen at lidt flere kvinder er for de foreslåede ændringer. Men forskellene er så små, at man ikke kan sige noget sikkert om holdningsforskelle til konkrete enkeltforslag.

Til gengæld er der i en del tilfælde tydelige forskel på hvad respondenter fra familier med eller uden børn mener der bør gøres ved bydelens trafikale problemer. En klar tendens er naturligvis, at respondenter med børn oftere har en holdning til de trafikale forhold, der vedrører børn (forholdene omkring skolerne, legeområder og sikkerhed for børn), Men tendensen er ikke markant anderledes når der er tale om forslag, der er børnerelaterede og andre forslag. I næsten alle tilfælde er børnefamilier oftere tilhængere af forslagene end de barnløse familier.

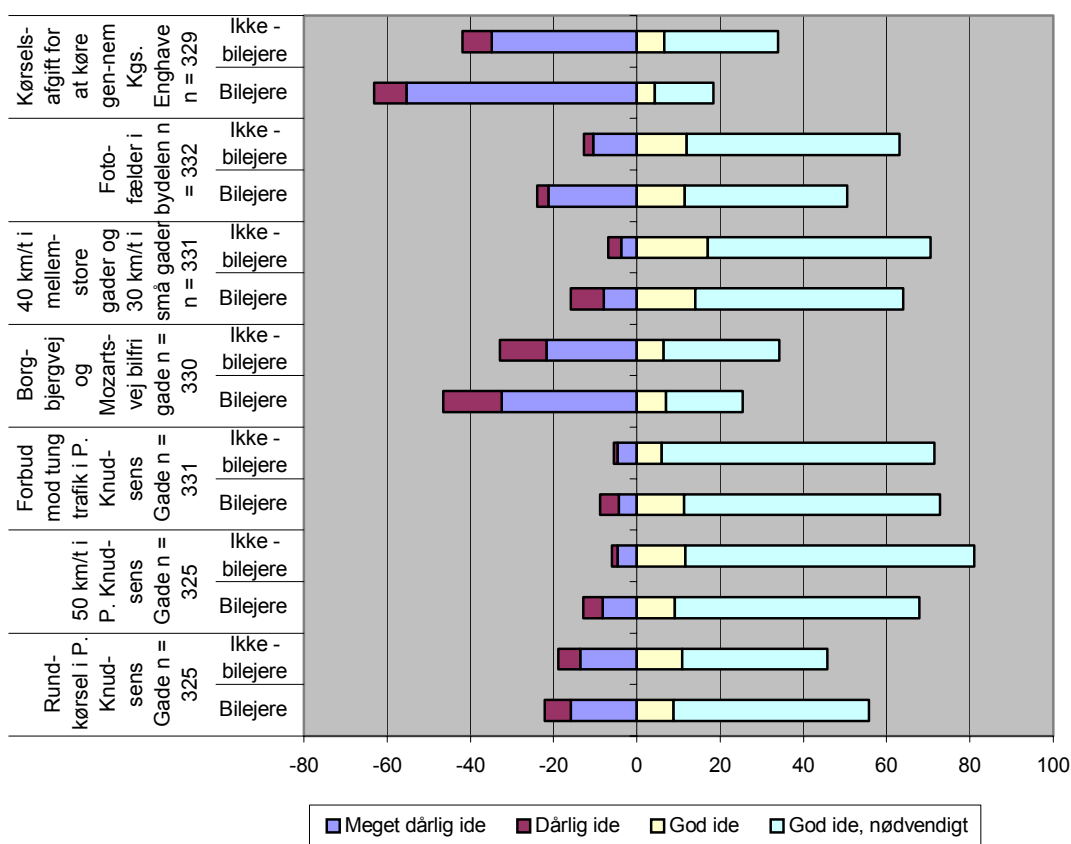
**Figur 5.4: Forslag til forbedringer - fordelt på familietype**



### Har husstanden bil eller ikke?

Ikke overraskende er der flere som er negative overfor forslag, som griber ind i bilernes bevægelsesfrihed blandt bilejere end ikke-bilejere. Forskellene er dog ofte små, som det for eksempel er tilfældet med forslaget om at sænke hastighederne på bydelens små og mellemstore gader til hhv. 40 og 30 km/t, og hvis der er et flertal for et forslag blandt ikke-bilejere er det i reglen også blandt bilejere. Man kan altså ikke tale om en modsætning mellem de, som har bil og de billøse, blot om mere behersket begejstring for forslag, som hæmmer bilernes frie bevægelighed.

Figur 5.5: Forbedringsforslag - fordelt i fht. bilejerskab



### Økonomi og forbedringsforslag

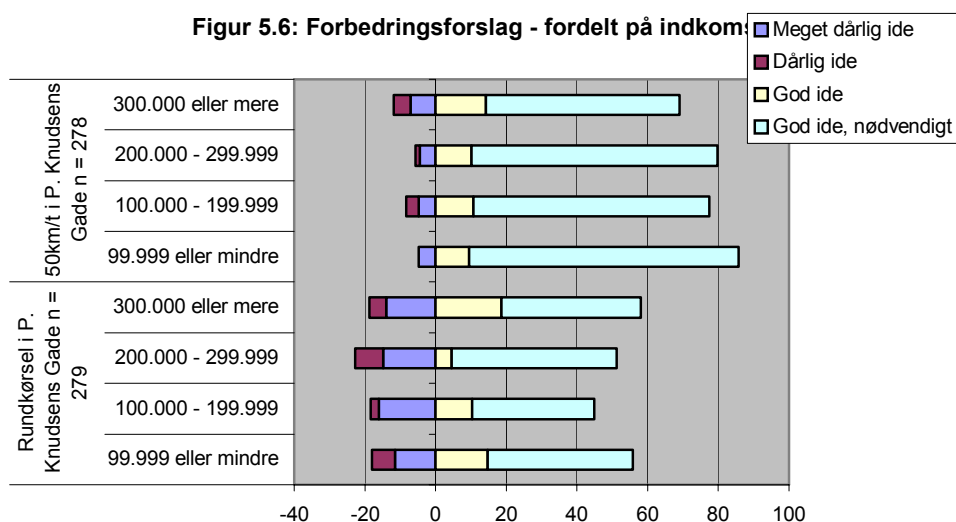
Materialet viser samme tendens i forhold til økonomi og forbedringsforslag som man kunne se i forhold til økonomi og holdninger til trafik generelt. Forskellene er små, og tendensen er ikke entydig.

Som det fremgår af figur 5.6 ser der for eksempel ud til at være en tendens til at de, der har den laveste personlige indkomst oftere er positivt indstillet til ideen om at sænke hastighederne i P. Knudsens Gade. Men bortset fra de med en

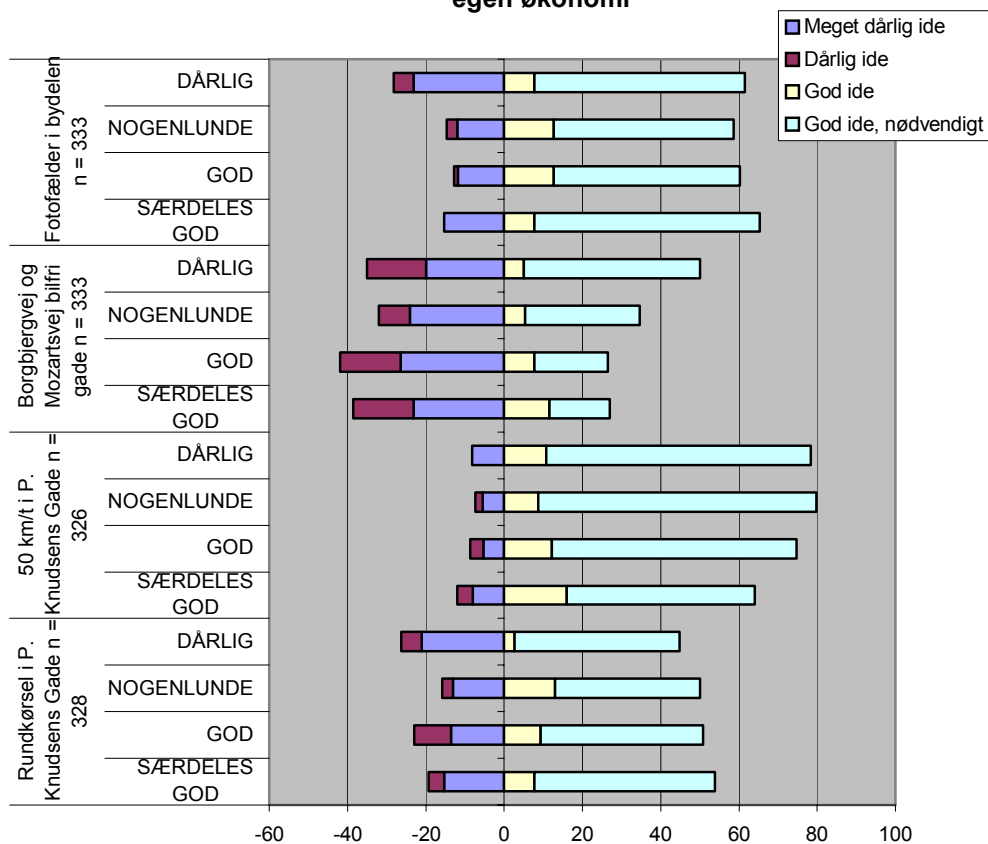
personlig indkomst under 100.000 er billedet omvendt hvad angår ideen om at etablere en rundkørsel i krydset ved Sjælør Boulevard og P. Knudsens Gade.

Og hvis man i stedet undersøger sammenhængen mellem respondenternes egen oplevelse af at have en god eller dårlig økonomi bliver billedet igen et andet. Godt nok er det også de, som synes deres økonomi er dårlig, der oftest synes lavere hastighed i P. Knudsens Gade er en god ide, men her er det også denne gruppe som vil have en rundkørsel.

Og igen: forskellene er små, og der er i de fleste tilfælde tale om et massivt flertal, der støtter forslagene i alle indtægtsgrupper.



**Figur 5.7: Holdninger til forbedringsforslag - fordelt efter vurdering af egen økonomi**



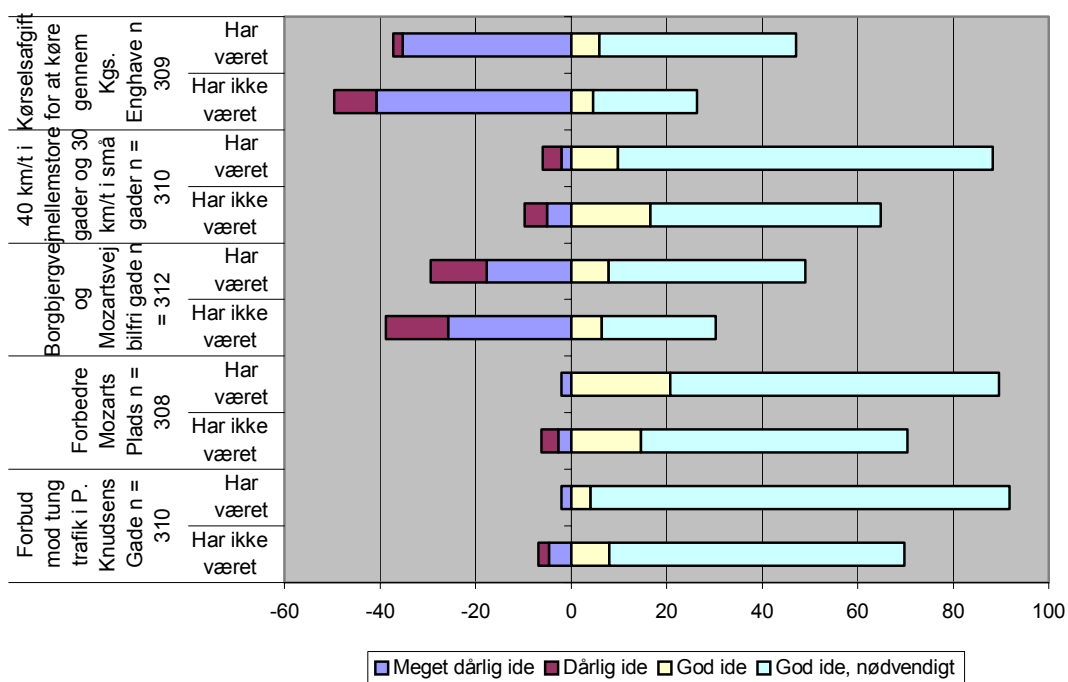
### Sammenhæng mellem holdninger og at have været udsat for en ulykke i bydelen

Det ser ud til at have ganske stor betydning for holdningen til forbedringsforslag om man har været udsat for en trafikulykke i bydelen. I langt de fleste tilfælde har forslag til forbedring af trafikmiljøet i bydelen størst opbakning fra den gruppe, der har været udsat for en trafikulykke end fra de øvrige. I langt de fleste tilfælde viser spørgeskema-besvarelserne flere forslagene blandt de, som har været udsat for en ulykke i Kgs. Enghave end blandt de øvrige. De to grupper er dog meget forskellige i størrelse. Som det fremgår af kapitel 3, oplyser ca. 10% af respondenterne at de har været udsat for en ulykke et sted i bydelen. Derfor vil tilfældige udsving let kunne skabe et skævt billede i de enkelte tilfælde. Men da tendensen er den samme i stort set alle tilfælde, kan man med en vis sikkerhed slutte, at det at have været udsat for en ulykke synes at påvirke respondenterne til fordel for de foreslåede forbedringsforslag.

I nogen tilfælde er betydningen endda temmelig stor. Et af de mere kontroversielle forslag, nemlig forslaget om kørselsafgifter, har generelt ringe opbakning blandt respondenterne. Det er imidlertid ikke tilfældet blandt den gruppe af respondenterne, der har været udsat for et trafikuheld i bydelen. Her

deler svarene sig nogenlunde fifty - fifty. Og forslaget om at gøre bydelens handelsstrøg bilfrit har et flertal bag sig blandt de som har været udsat for en ulykke.

Figur 5.8: Forbedringsforslag - udsat for ulykker





## 6. Deltagelse

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

Spørgeskemaet indeholdt derfor en række 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?".

Desuden blev der spurgt om man i eller udenfor Kgs. Enghave er eller har været aktiv indenfor en række specifikke områder. Disse var boligforhold, børn, trafik, frivilligt socialt arbejde, politik generelt.

**Tabel 6.1:**

**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		

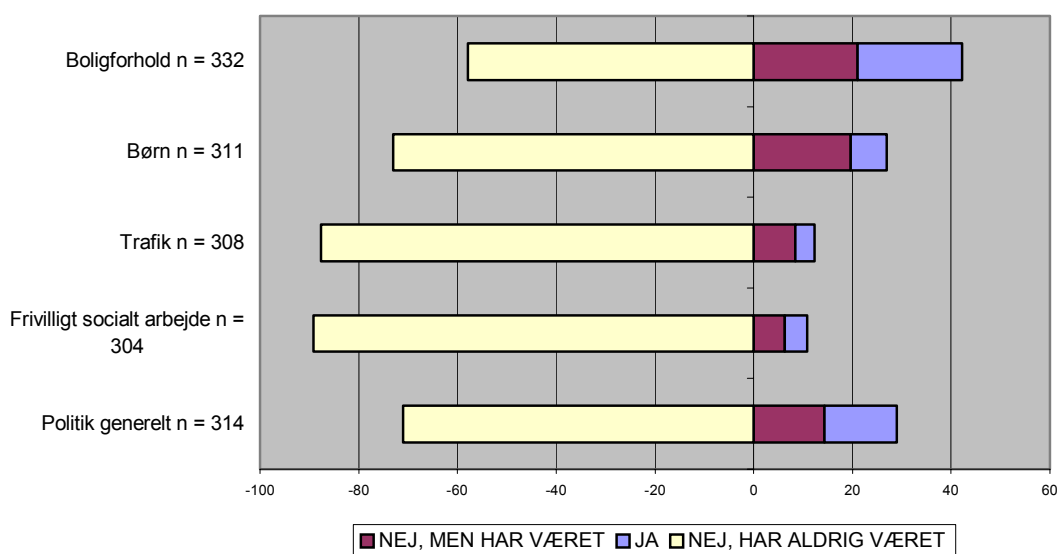
Svarene viste at ganske mange har deltaget på en eller anden måde. I alt oplyser 31,1% at de på en eller anden måde har forholdt sig til noget politisk. Ca. 1/3 heraf oplyser, at deres aktivitet har haft med trafikpolitik at gøre.

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.

Boligforhold og politik rangerer nogenlunde lige højt i Kgs. Enghave beboernes aktiviteter. Her har knap 30% i begge tilfælde været aktive, men den politiske aktivitet synes mere sejlivet. Lige knap halvdelen af de, som har været politisk aktive på et eller andet tidspunkt er det stadig. Kun 7,3% af beboerne er i dag aktive i forhold til børn.

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.

**Figur 6.1: Aktive indenfor forskellige emner i Kgs. Enghave**

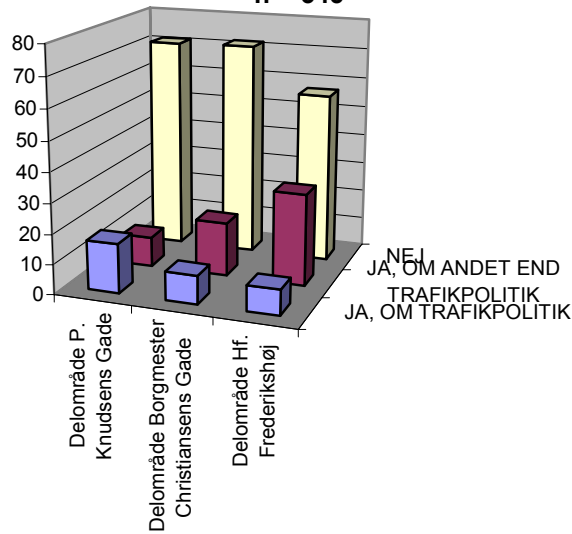


### Delområder

Figur 6.2 og 6.3 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 da også af, at forskellen mellem Frederikshøj og de andre delområder er mindre, hvis man kun sammenligner de som er aktive (se figur 6.3).

**Figur 6.2: Deltagelse fordelt på delområder**

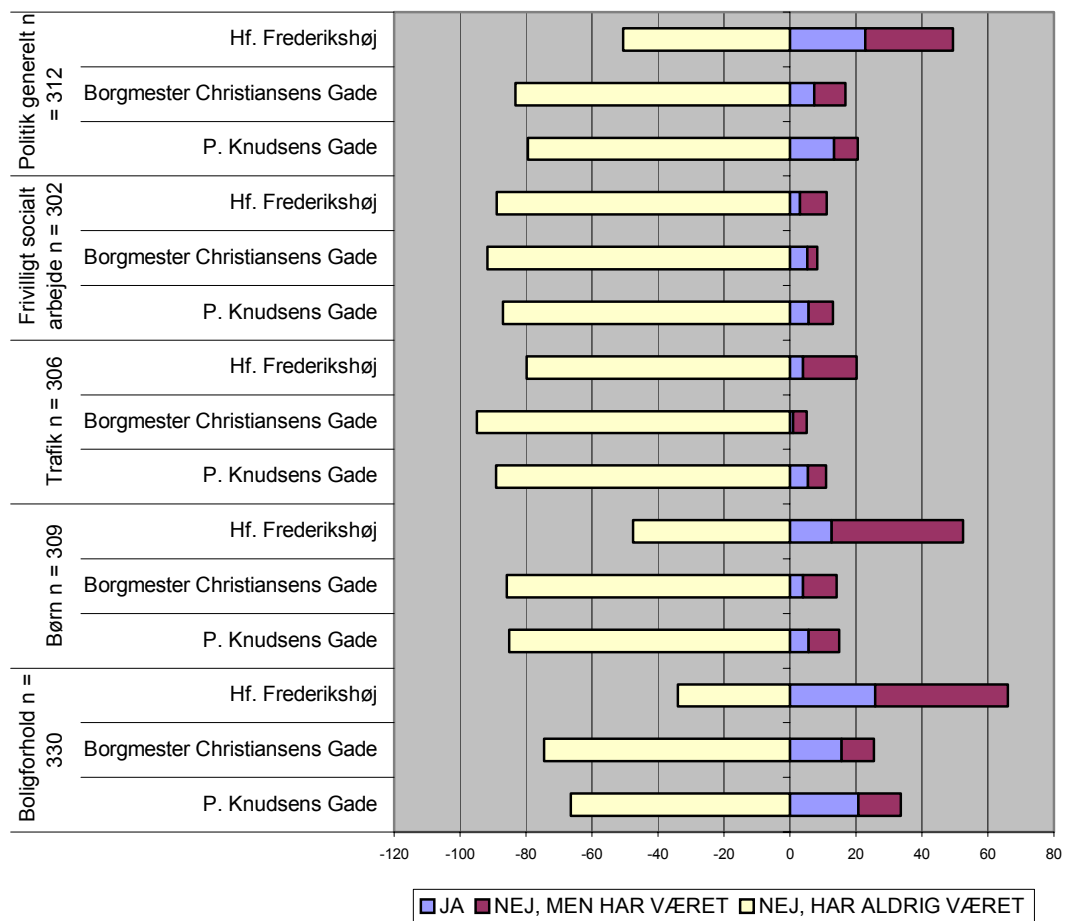
**n = 345**



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.

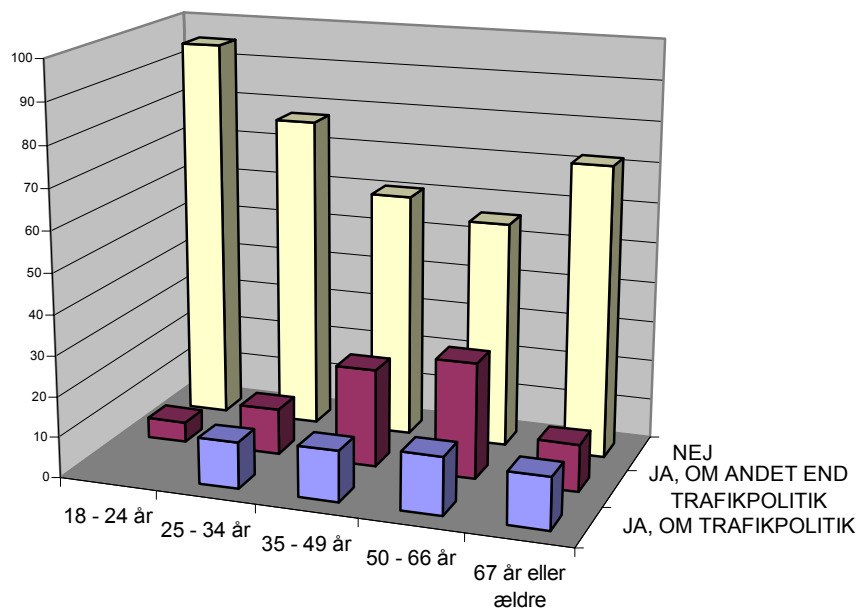
Der er også flere, som har været aktive omkring trafik i Frederikshøj end i de andre områder. Men sammenligner man alene de, som var aktive, da spørgeskemaet blev sendt ud, skifter billedet. Så er det ikke overraskende især i den stærkt trafikplagede P. Knudsens Gade man finder trafikpolitisk engagerede borgere.

**Figur 6.3: Aktivitet fordelt efter delområde**

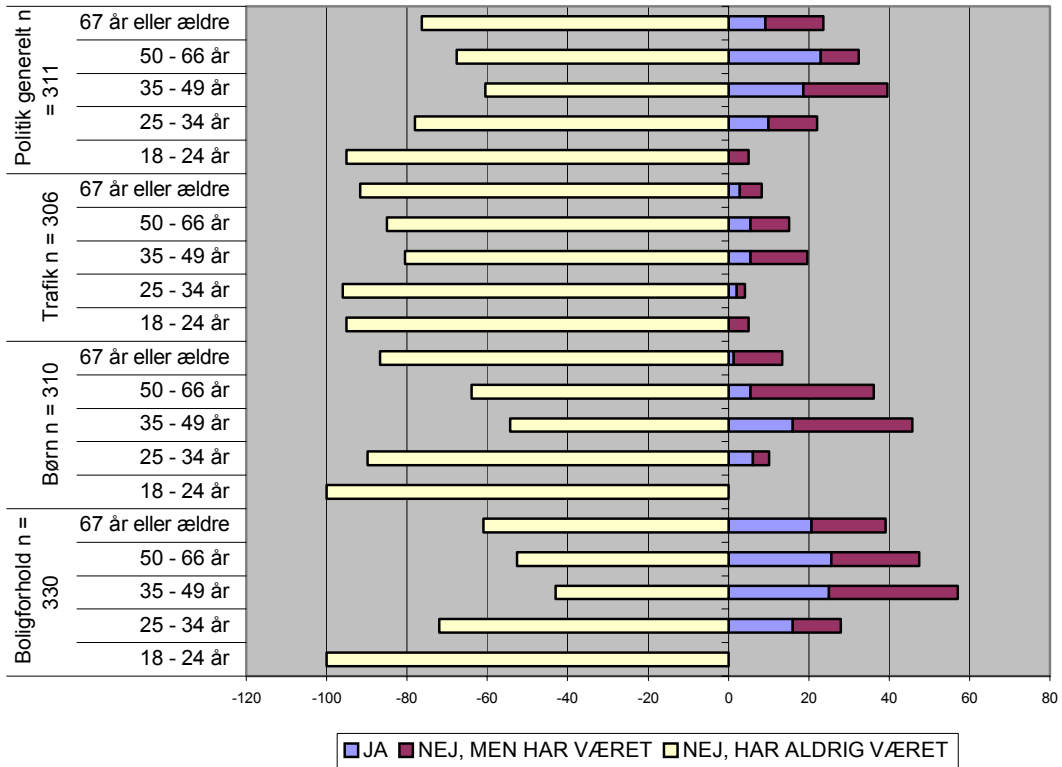


## Alder

Figur 6.4: Deltagelse fordelt på alder  
n = 340



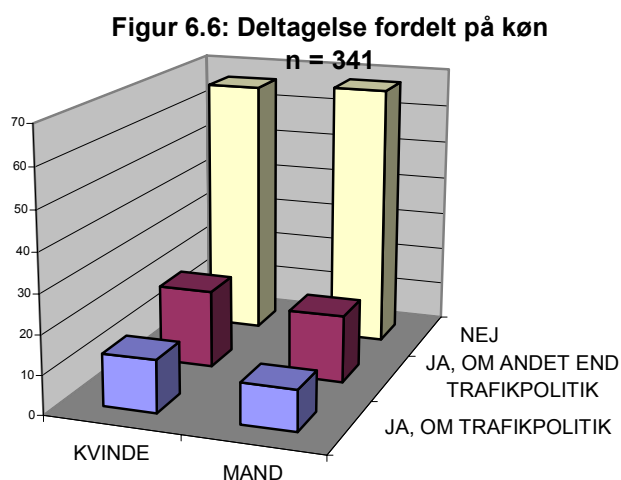
**Figur 6.5: Aktivitet fordelt efter alder**



Deltagelsesfrekvensen fordelt på alder viser, at det især er 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.

Det samme er tilfældet i forhold til aktivitet i forhold til trafikken. Men her forsvinder forskellen når man alene ser på de, som indenfor det sidste år har deltaget i møder o.l. relateret til trafikpolitik. Bortset fra de yngste er deltagelsen for hver alderskategori den samme, nemlig ca. 10%. En forklaring kan være, at der ikke er så stor forskel på alderen på de, som har været med til et borgermøde eller skrevet under på en protest, men lidt større på de, som har været med i en kvarterløftgruppe eller på anden måde været mere deltagende.

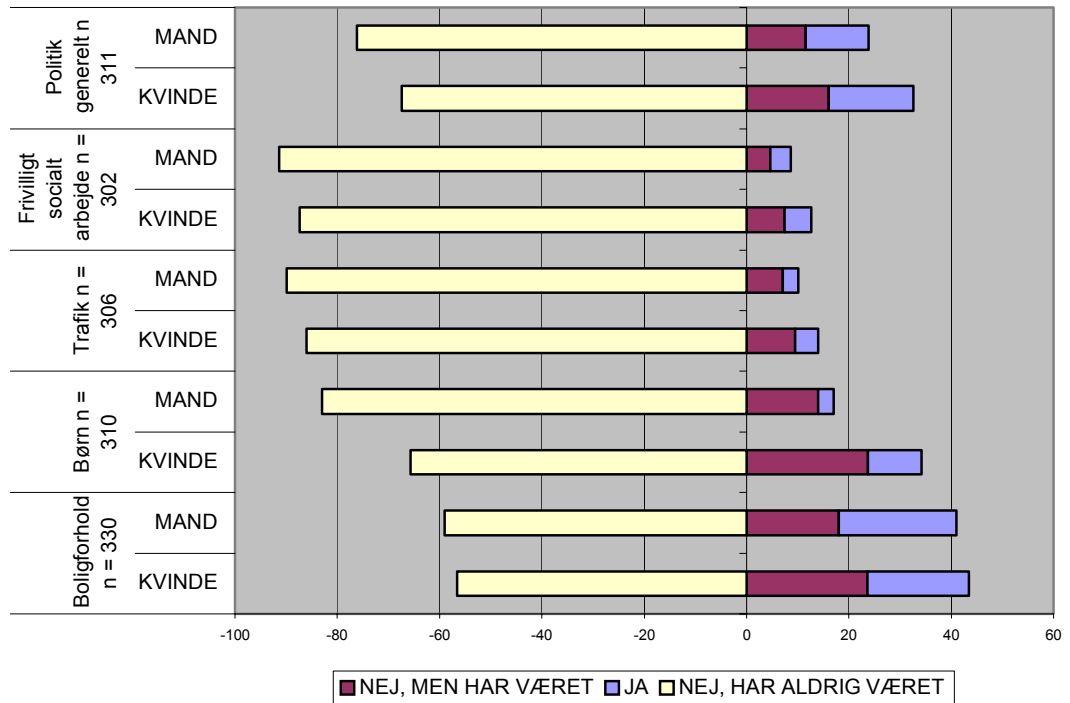
## Kønsforskelle i deltagelsen



*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. 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.

På det trafikale område er der også flere kvinder der har været aktive. Det ses både af figur 6.6 og figur 6.7. Af figur 6.7 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.

Figur 6.7: Aktivitet fordelt efter køn



### Familietype

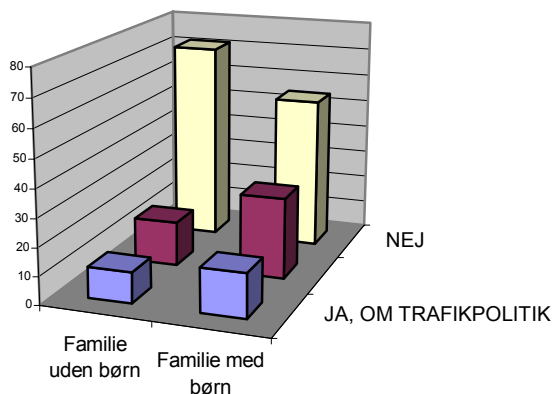
Børnefamilier deltager markant mere end ikke- børnefamilier. Det gælder både generelt og på det trafikpolitiske område. På det trafikpolitiske område må man dog sige, deltagelsen er af historisk karakter: der er næsten ingen, der har børn, som også er trafikpolitisk aktive.

Det samme gælder aktiviteten indenfor boligområdet. Her er den aktuelle aktivitet højere blandt de familier, der ikke har børn, men der er flere af respondenterne fra børnefamilierne end fra de øvrige, som på et eller andet tidspunkt har været aktive.

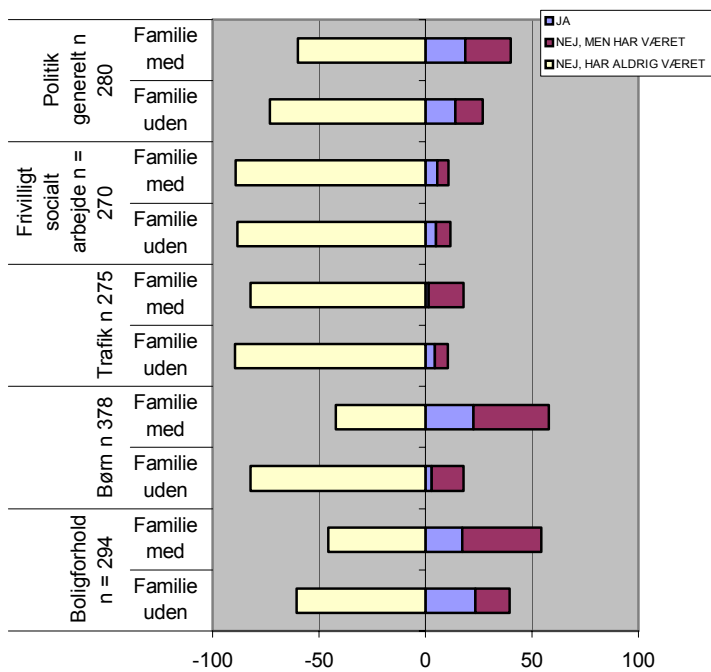
På de øvrige områder er der imidlertid ikke denne forskel. Her har børnefamilierne både flere aktuelt aktive og tidligere aktive. Mest markant er forskellen når aktiviteten handler om børn. Her er der næsten tre gange så mange, der har været aktive på et eller andet tidspunkt, og også langt flere som 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.



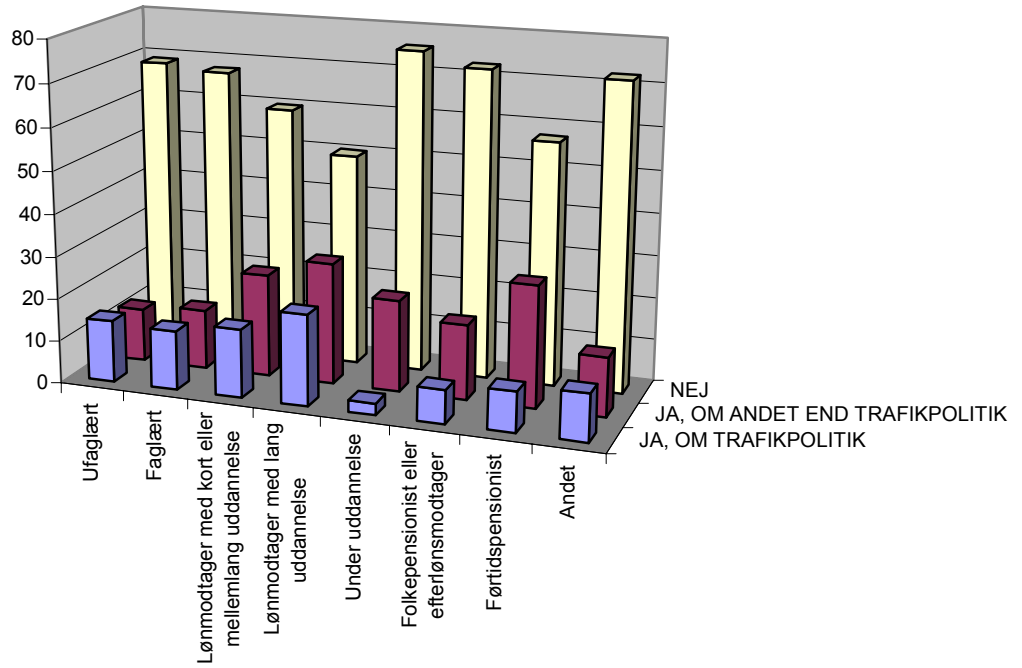
**Figur 6.8: Deltagelse fordelt på familietype  
n = 303**



**Figur 6.9: Aktivitet fordelt efter familietype**



**Deltagelse fordelt på erhverv**  
**n = 326**



## **7. Konklusion**

## 8. Litteratur

Bohn, Lars; Andersen, John: Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave - by, beboere og trafik. Research paper 6/01, Roskilde Universitetscenter, Roskilde 2001

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

Goul Andersen, Jørgen; Nielsen, Hans Jørgen: Vælgere med omtanke - en analyse af folketingsvalget 1988. Systime, Århus 1999.

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

Hummon, David M.: [Community Attachment](#), i Altman, Irwin; Low, Setha M.: [Place Attachment](#). Plenum Press, New York 1992

Københavns Statistiske Årbog 1999

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

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.

Tobiasen, Mette: Appendix 1, Teknisk rapport, i Andersen, Johannes; Borre, Ole; 1996

## Bilagstabeller

<b>Bilagstabel 1:</b> Hvad er godt og hvad er skidt i bydelen?							
	Meget dårligt	Dårligt	Hverken/eller	Godt	Meget godt	Ingen betydning/ved ikke	n
Helhedsindtrykket af bydelens udseende	10,6	23,2	29,1	17,4	17,6	2,0	357
De grønne områder alt i alt	4,5	7,1	13,9	28,1	45,5	0,9	352
Legemuligheder for børn	11,8	15,0	24,5	19,6	17,0	12,1	347
Bydelens placering i forhold til Københavns Centrum	2,0	1,4	4,8	23,5	65,8	2,5	357
Trafikforholdene på de store gennemfartsveje	59,4	12,2	14,2	6,8	4,5	2,8	352
Trafikforholdene på bydelenes mellemstore veje	27,7	18,4	27,1	15,0	9,3	2,5	354
Trafikforholdene i bydelens små bolig-gader	13,3	12,1	33,7	19,3	13,3	8,4	347
Fritids- og kulturtilbud til voksne	15,8	23,6	21,0	17,2	15,5	6,9	348
Fritidstilbud til børn og unge	7,0	14,7	21,4	15,8	12,3	28,7	341
Handelsliv og indkøbsmuligheder	19,5	21,8	21,2	19,5	17,8	0,3	354
Skolernes kvalitet	8,8	7,9	16,9	5,1	6,0	55,3	331
Daginstitutionernes kvalitet	1,5	5,8	15,2	13,7	8,8	55,0	329
Kvaliteten af ældre-forsorg	24,6	10,7	12,2	4,7	7,1	40,7	337
Bus og togforbindelser til og fra bydelen	2,4	3,2	10,9	23,9	58,4	1,2	339
Bus- og togforbindelser imellem de forskellige dele af Kgs. Enghave	5,2	5,5	19,0	19,5	30,3	20,4	343
	Meget uenig	Uenig	Hverken/eller	Enig	Meget enig	Ved ikke	n
Der er et godt socialt sammenhold i Kgs. Enghave	15,5	11,9	28,8	18,9	16,4	8,5	354
Der er for mange sociale problemer i bydelen	6,0	6,8	13,7	11,4	54,1	8,0	351

<b>Bilagstabel 2</b>	HVERK			MEGET			n
	MEGET UENIG	UENIG	ELLER	MEGET UENIG	UENIG	IKKE	
8A. TRAFIKKEN GØR DET UTRYGT FOR VOKSNE AT FÆRDES PÅ GADEN I KGS. ENGHAVE	16,6	10,3	20,9	16,3	32,0	4,0	350,0
8B. TRAFIKKEN GØR DET UTRYGT FOR BØRN AT FÆRDES PÅ GADEN	3,7	3,2	10,4	13,3	60,2	9,2	347,0
8C. TRAFIKSTØJ ER GENERENDE, NÅR MAN FÆRDES UDENDØRS I BYDELEN	6,3	3,7	19,0	15,0	52,2	3,7	347,0
8D. LUFTFORURENINGEN ER GENERENDE, NÅR MAN FÆRDES UDENDØRS I BYDELEN	9,2	5,7	22,4	18,4	42,0	2,3	348,0
8E. TRAFIKKEN GØR DET BESVÆRLIGT AT BEVÆGE SIG RUNDT I BYDELEN	16,2	10,6	28,2	12,6	29,4	2,9	340,0
8F. DER ER FOR MANGE HINDRINGER FOR BILTRAFIKKEN, SÅ MAN TIT MÅ KØRE EN UNØDVENDIG OMVEJ	36,7	10,3	14,4	5,9	14,7	18,2	341,0
8G. DE PARKEREDE BILER TAGER FOR MEGET PLADS	15,1	6,6	24,9	11,4	35,7	6,3	350,0
8H. MAN HOLDER ALT FOR OFTE I KØ, FORDI VEJENE IKKE ER UDBYGGEDE NOK	26,4	9,7	21,4	5,3	15,2	22,0	341,0
8I. DER BURDE TAGES MERE HENSYN TIL BILISTERNE, NÅR DER LAVES BYPLANLÆGNING I KØBENHAVN	51,2	5,5	15,1	4,1	14,2	9,9	344,0
8J. TRAFIK ER EN STOR HINDRING FOR BØRNS UDFOLDELSERMULIGHEDER (FÅ LEGEMULIGHEDER, BESVÆRLIGT AT BESØGE VENNER, DELTAGE I IDRÆT ETC.)	8,5	5,2	13,7	12,0	43,1	17,5	343,0
8K. DE STORE JERNBANER OG VEJE, DER OMGIVER KGS. ENGHAVE ISOLERER BYDELEN FRA RESTEN AF KØBENHAVN ENHAVN	26,0	9,8	21,1	11,6	22,0	9,5	346,0
8L. HVIS DER VAR MINDRE TRAFIK VILLE JEG BRUGE BYDELEN MERE (SIDDE UDE OM SOMMEREN, GÅ TUR I BYDELEN, DE GRØNNE OMRÅDER OG HAVNEN O.L.).	20,1	6,1	16,6	11,6	39,8	5,8	344,0
8M. HVIS DER VAR MINDRE TRAFIK VILLE JEG KOMME MERE I ANDRE DELE AF KGS. ENGHAVE (BAVNEHØJ,	25,8	6,7	20,9	9,9	23,2	13,6	345,0

MUSIKBYEN, HAVEFORENINGERNE/FREDERIKSH ØJ)								
8N. JEG ER UTRYG FOR AT TRAFIKOSEN KAN GIVE MIG ELLER ANDRE I MIN HUSSTAND HELBREDSPROBLEMER (ASTMA, LUFTVEJSINFEKTIONER, KRÆFT)	15,1	6,7	20,0	12,8	40,3	5,2	345,0	
8O. DER ER GENERELT BLEVET TAGET FOR MEGET HENSYN TIL BILENE I KGS. ENGHAVE	10,7	4,9	14,2	9,5	46,2	14,5	346,0	
8O. DER ER GENERELT BLEVET TAGET FOR MEGET HENSYN TIL BILENE I KGS. ENGHAVE	10,7	4,9	14,2	9,5	46,2	14,5	346,0	

<b>Bilagstabel 3</b>	Meget					God ide,	
	dårlig ide	Dårlig ide	Hverken/ eller	God ide	nødvendig	Ved ikke	n
Rundkørsel v. Sjælør Boulevard og P. Knudsens Gade	14,7	5,3	14,1	9,7	40,3	15,9	340
Bump el. lign. i P. Knudsens Gade	11,7	3,0	10,5	13,8	48,9	12,0	333
Fodgængerfelt i P. Knudsens Gade	3,5	3,5	11,8	13,6	56,3	11,2	339
Forskønnelse af Sydhavn st.	1,8	1,8	14,8	16,3	59,5	5,7	331
50km/t i P. Knudsens Gade	5,6	2,4	9,4	10,3	67,4	5,0	340
Ingen tung trafik i P. Knudsens Gade	4,3	2,0	9,3	7,5	65,2	11,6	345
Forbedre kryds ved Mozarts pl.	2,6	3,2	11,4	14,9	58,5	9,4	342
Grønne nerve	2,6	2,9	8,5	18,4	57,3	10,2	342
Bilfri gade i bydelen	24,6	11,9	19,4	6,4	27,0	10,7	345
Spærre mindre gader	12,4	8,0	23,1	13,9	29,3	13,3	338
Bump i bydelen	8,7	4,0	19,1	17,9	43,4	6,9	346
Ny hovedindgang til Ellebjerg skole	2,4	1,5	14,1	11,2	38,8	32,1	340
40km/t og 30km/t i bydelen	4,9	4,7	13,1	15,4	53,2	8,7	344
Ingen standsning ved Bavnehøj skole	4,5	4,2	17,7	7,2	20,1	46,4	334
Fotofælder	13,7	2,3	11,9	11,3	48,3	12,5	344
Station på Frederikskaj	6,8	0,3	18,3	9,5	28,1	37,0	338
Bedre intern bustrafik	4,4	2,4	36,6	12,1	21,8	22,7	339
Bedre bus og tog til bydelen	3,8	3,2	35,0	13,8	29,7	14,4	340
Længere tid i fodgængerfelter	1,7	2,3	18,5	15,6	56,9	4,9	346
Kørselsafgift i bydelen	40,9	7,0	11,4	5,6	24,0	11,1	342
Bedre trafikafvikling	29,1	8,8	17,1	9,7	19,1	16,2	340
Flere sikre legeområder	2,9	0,9	10,3	21,1	46,3	18,5	341
Bedre sikkerhed for børn	1,4	0,9	7,5	22,3	52,5	15,4	345

	Hver eller hver anden dag	En til to gange om ugen	En til to gange om måned en	Sjæld nere	Aldrig n	
<b>Bilagstabel 4</b>						
Gået tur på Vestre Kirkegård	2,3	5,2	15,7	47,2	29,6	345
Besøgt eller deltaget i en begivenhed i bydelen	0,6	11,4	27,7	40,8	19,5	343
Gået tur i havnen	6,4	8,1	21,2	44,9	19,4	345
Gået tur i Valbyparken	7,5	14,5	35,1	35,1	7,8	345
Gået tur i området ved Karensminde	9	24	22,8	25,7	18,5	346
Besøg/indkøbs/forlystelsestur i bydelen	20,9	29,3	21,7	19,4	8,7	345
Besøgs/indkøbs/forlystelsestu r udenfor bydelen	17	47,8	24,8	8,4	2,1	335



RESEARCH PAPERS from the Department of Social Science

To obtain a copy:

The papers can be downloaded free from the following address:

<http://www.ssc.ruc.dk/>

Paper-ready copies can also be obtained at a price of 40 DKK

Request and order for paper-ready copies can be made to the following address:

Secretary Janni Villadsen

Department of Social Sciences

Roskilde University

P.O box 260

4000 Roskilde

Phone +45 4674 2597

Fax + 45 4674 3080

**Research Paper no. 1/99**

Jesper Jespersen, Jørgen Birk Mortensen and Rasmus Rummel:  
Bæredygtig energianvendelse og økonomisk vækst 'Hvad skal der til? - Hvad koster det? '  
Nogle konsekvensberegninger gennemført ved hjælp af Makro og miljømodellerne Adam og Emma.

**Research Paper no. 2/99**

Jakob Torfing:  
Velfærdstatens ideologisering

**Research Paper no. 3/99**

Eva Sørensen:  
Democratic governance and the changing role of users of public services

**Research Paper no. 4/99**

Gunnar Skogmar:  
The United States, Euratom and European Integration 1955-1957.

**Research Paper no. 5/99**

Peter Bogason:  
Public Administration and the Un-speakable:  
American Postmodernism as an Academic Trail of the 1990s.

**Research Paper no. 6/99**

Susana Borrás

## The Cognitive Turn(s) in EU Studies