



RESEARCH PAPERS

from the Department of Social Sciences

Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi

Research Paper no. 7/02

Rum, magt og mobilitet

Trine Nordgaard

Research Paper no. 7/02

Rum, magt og mobilitet

Trine Nordgaard

**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:

- ❖ Welfare State and welfare society
- ❖ Public organisation and policy analysis
- ❖ Innovation and processes of change in service and industry
- ❖ Institutions, actors and institutionalisation
- ❖ Public sector economics, organisation and planning

The Research Papers from the Department of Social Sciences are edited by Associate Professor Sven R. Larson.

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 1399-1396

Abstract

This thesis examines the multidimensional aspects of space, power and mobility. On behalf of, among others, the theories of Bourdieu, Foucault and Harvey, the dimensions are found intermingling. Space is a concept of control and power, and mobility is a spatial strategy also conveying power. It is found that local living conditions are influenced by the spatial and mobile structures and that mobility to a wide degree has *local* side effects.

The dimensions of space, power and mobility are examined through a detailed and strategic case study of the neighbourhood Kgs. Enghave in Copenhagen. The neighbourhood Kgs. Enghave is heavily burdened with thoroughfare traffic and the side effects that the traffic causes. Furthermore the neighbourhood population has the lowest income rate in Copenhagen and a high percentage of social clients. Around two-third of the local residents find that the traffic conditions influences their well-being and for many years they have tried to change the traffic situation of their area. In recent years an urban neighbourhood regeneration program has also taken part in formulating the locally based traffic policy strategy.

The thesis concludes that there are many connections between traffic and local living conditions. Among these are stress, insecurity and anxiety. In recent years the local actors have an increased and common awareness of the many problems that the traffic creates. At local horizontal level, the local actors have experienced increased social capital and network relations and various processes of empowerment. The neighbourhood is also in some sense strengthened vertically in relation to the administrative and political levels in the field of traffic- and urban policy.

On the other hand, there are *many* barriers to changing the local traffic situation. Among these are the powerful political strategy and doxa of giving primacy to the mobility of cars. Also the material structures and the daily traffic, which are made up of human beings, but which present itself as an unavoidable structure, functions as a barrier. Finally, there is a huge difference in the conception of time – the projects that the local residents *have* been permitted, is maybe first to be implemented in ten years, which is a long time waiting when you live your daily life next to a road with over 35.000 cars a day.

Forord

Denne forskningsrapport er den fjerde rapport fra forskningsprojektet "Trafikforhold, Levevilkår og Velfærd i Kgs Enghave". Forskningsprojektet var støttet af Transportrådet.

De tre forudgående forskningsrapporter fra projektet er:

- Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave - by, beboere og trafik. Research Paper no.06/01. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi.
- Kampen om rummet - om trafikpolitik og kvarterløft i Kgs Enghave. Research Paper no.03/02. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi.

- Levevilkår og trafik i Kgs. Enghave - resultater af en spørgeskemaundersøgelse.
Research Paper no. 04/02. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi.

Projektets finansiering ophørte pr. 1.3 2002 som resultat af finansloven, der nedlagde Transportrådet. I denne situation er det som (tidligere) projektleder en ekstra glæde at Trine Nordgaard, der har været med i projektet fra starten og nu er Ph.d.-studerende ved Institut 8, med denne rapport også har givet et vægtigt bidrag til afrapporteringen af projektet.

I rapporten vises det gennem et strategisk case-studie hvordan rum, magt og mobilitet har betydning for menneskers levevilkår og velfærd, og hvordan transportforskningen og levevilkårs- og velfærdsforskningen på givtig vis kan sammentænkes. Man kan tale om *retten til rum*, hvor byrummets udformning ses som en fundamental del af menneskers livsrum og velfærdsrettigheder.

Rapporten er desuden et eksempel på den nyskabende samfundsvidenskab, der kan komme ud af RUCs kombistruktur, i dette tilfælde forvaltning/socialvidenskab og geografi. Transportforskningsmiljøet på TEK-SAM, RUC, har også været en meget værdifuld samarbejdspartner i hele projektets levetid. Vilkårene for transportforskningen er som bekendt blevet ændret ganske dramatisk, men RUC vil forsat give sit bidrag til en kreativ, uafhængig og dagsordensættende samfundsvidenskabelig transportforskning.

Sidst, men ikke mindst, mange tak til de mange personer i feltet, hvis medvirken fra starten har bidraget til projektets ide og gennemførelse. Det drejer sig især om de mange engagerede beboere og lokalpolitikere i Kgs. Enghave, Transportrådets aktive og kompetente følgegruppe, medarbejderne på Kvarterløftsekretariatet i Kgs. Enghave og planlæggere i Københavns Kommune. Alle har beredvilligt hjulpet med interviews, dokumentarisk materiale og givet input i diskussioner på mange møder, konferencer og radioprogrammer i løbet af projektperioden, om hvordan byrum, levevilkår og planlægning opleves i Kgs. Enghave og i København.

Keywords: Traffic, living conditions, empowerment, Kgs. Enghave, Urban Policy

Address for correspondence: , trinen@ruc.dk

Rum, magt og mobilitet

By Trine Nordgaard, Roskilde University, Denmark

TABLE OF CONTENTS

Problemformulering.....	12
Overvejelser om teori og metode.....	17
2.1 Relation til eksisterende forskning.....	17
Mobilitetsforskningen.....	17
Rumlig ulighed og levevilkår.....	18
Trafikplanlægning, empowerment og magt.....	18
2.2 Videnskabsteoretiske overvejelser.....	19
Med afsæt i Bourdieu.....	19
Og med inspiration fra Flyvbjerg.....	21
Opsamling.....	23
2.3 Case- og feltstudiet.....	23
Konstruktion af feltet - en relationel tilgang.....	24
2.4 Metodisk tilgang til feltet.....	26
Indledende refleksioner.....	26
Deltagerobservation.....	27
Interview.....	28
Spørgeskema.....	29
Skriftlige kilder og arkivmateriale.....	31
TEORETISK TILGANG – Del 1.....	31
Magt og rumlig ulighed.....	32
3.1 Mobilitetens magtgeometri.....	33
Flow og polarisering.....	33
Sted, territorialitet og det lokale.....	34
Opsamling.....	36
3.2 Den marxistiske byteori.....	36
3.3 Rum, bygget miljø og retfærdighed.....	39
3.4 Sammenfatning.....	46
Levevilkår, planlægning og magt.....	50
4.1 Levevilkår, velfærd og mobilitetens lokale dimension.....	50
4.2 Perspektiver på planlægning.....	55
4.3 Empowerment.....	62
4.4 Sammenfatning.....	68
Sammenfatning af teoretisk tilgang.....	70
ANALYSE – Del 2.....	72
Indledning til del 2.....	72
Det trafik- og bypolitiske felt.....	72
5.1 Politiske handlesammenhænge.....	73
5.2 Bypolitik som velfærdspolitik.....	75
5.3 Trafikpolitikens mål og midler.....	78
5.4 Fremkommelighed versus bæredygtighed.....	83
5.5 Sammenfatning.....	85
Mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave.....	87
6.1 Bydelen Kgs. Enghave i kort og tal.....	87
6.3 Levevilkår og mobilitetens magtgeometri.....	102
6.4 Den trafikpolitiske aktivitet.....	117
6.5 Sammenfatning.....	120
Kampen om rummets produktion.....	121
7.1 Udarbejdelse og godkendelse af Kvarterplanen.....	121
Kvarterplanens godkendelse.....	124
7.2 Trafikpolitik i Kvarterløftets midtfase.....	124
7.3 Mulighederne for empowerment.....	131
7.4 Samspil med forvaltnings- og politikniveauet.....	132
7.5 Konfliktåndterning – et partnerskab med Københavns Kommune.....	137
7.6 Agenda 21.....	140
7.7 Fremtidige strategier.....	142

7.8 Sammenfatning.....	144
Sammenfatning af analysen	146
Konklusion og perspektivering.....	149
Analysens resultater.....	151
Sammenfatning	156
Perspektivering.....	157

Problemstilling

"I dag bevæger hver voksen dansker sig omkring 35 km dagligt og 3/4 af det er med bil. For tiden vokser bilparken i Danmark med omkring 60.000 personbiler om året og den årlige vækst i vejtrafikken ligger omkring 3-4%. Ifølge Trafikministeriets fremskrivninger ventes bilparken i Danmark at vokse med yderligere ca. en million biler over de næste 25 år, hvorefter den - måske - vil stabilisere sig på et niveau, der ligger omkring 60% højere end i dag. Biltrafikken vil stige med omkring 50% i samme periode. [...] Samtidig vil bilkørslen vokse endnu hurtigere end antallet af biler, når velstanden øges." (www.mem.dk, 2001).

I Danmark og resten af verden bliver biltrafikken ved at stige på trods af, at flere af dens bivirkninger er velkendte. Ofte fremføres det at stigningen i biltrafik og bilejer-skab er en nødvendig del af befolkningens øgede velfærd og en forudsætning for stadig økonomisk vækst.

Det er ikke så offentligt, politisk og teoretisk erkendt at øget mobilitet, og især øget bilisme, også *medfører dårligere levevilkår* - både for bilisterne selv, men især for de befolkningsgrupper hvis daglige liv er påvirket af andres biltrafik. Den generelt øgede mobilitet i samfundet skaber en polarisering mellem de samfundsgrupper som har magt til at være mobile og de samfundsgrupper som er mere eller mindre fastlåste og henviste til at leve med konsekvenserne af andres mobilitet (Bauman, 1998; Adams, 2000).

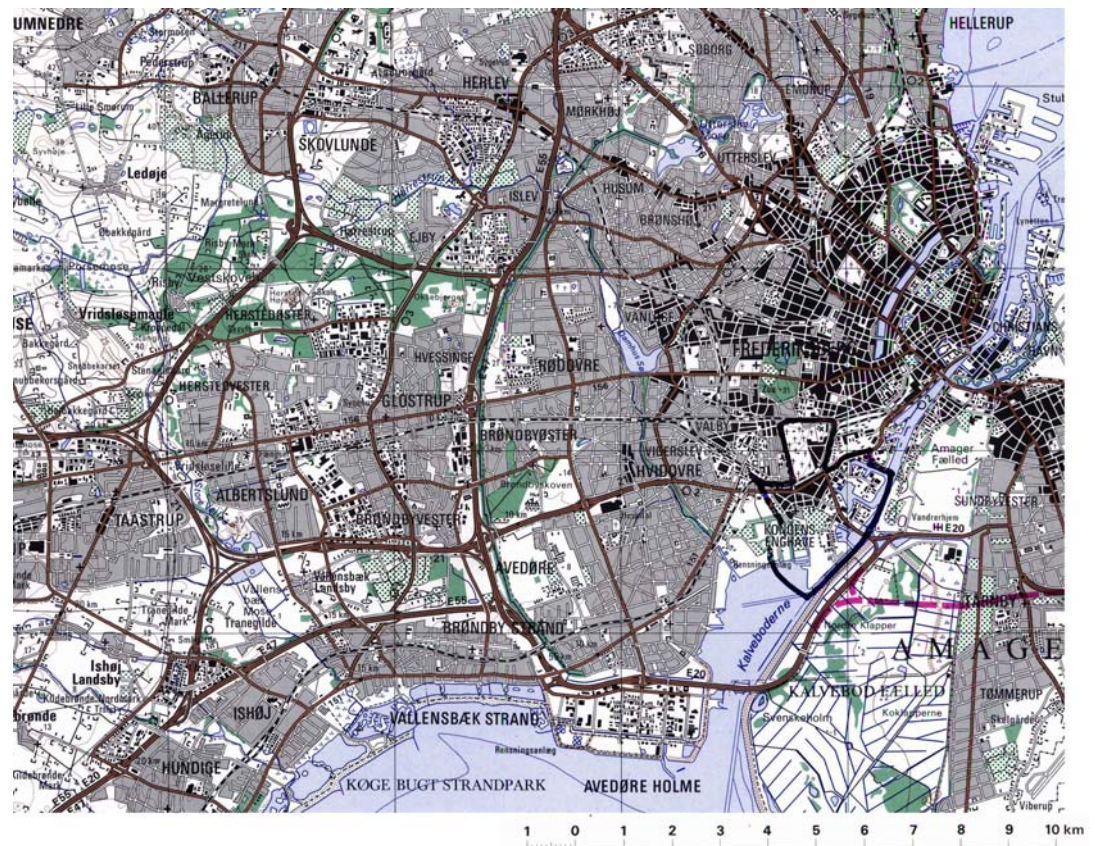
De lokale konsekvenser af øget biltrafik er blandt andet dårligere vilkår for sociale relationer og -aktiviteter, fordi de lokale borgere føler sig utrygge ved de mange biler. På det fysiske plan giver øget biltrafik ringere mobilitetsmuligheder for fodgængere og cyklister (Adams, 2000; Gehl, 1996). I en optik hvor levevilkår forstås som de ressourcer individet kan gøre brug af for at opfylde sine behov (Hansen, 1986; Allardt 1975), kan bivirkninger fra biltrafikken, herunder støj, forurening, stress og utryghed, medvirke til forringede levevilkår.

Jeg ønsker i dette speciale at analysere *sammenhængen mellem mobilitet og menneskers lokale levevilkår*. Mit ærinde er derfor at stille spørgsmålstejn ved det ensidigt positive syn på mobilitet.

Mobilitetens bivirkninger ses ofte som nærmest uundgåelige. Jeg ønsker i dette speciale også at analysere *mulighederne for proaktivt at forandre de lokale sammen-hænge mellem mobilitet og levevilkår*. Der er få analyser af lokale forandrings-processer med trafikforhold som omdrejningspunkt, men jeg har ladet mig inspirere af forskellige analyser af empowerment (Mayo, 2000), planlægning og magt (Bourdieu og Wacquant, 1992; Flyvbjerg, 1991a/b).

Jeg har valgt at analysere forholdene i den københavnske bydel Kgs. Enghave, fordi der netop i denne bydel er en omfattende biltrafik samt et bredt trafikpolitisk engagement. Dette engagement stammer i flere tilfælde fra at de lokale aktører har oplevet en negativ sammenhæng mellem andres mobilitet og deres egne levevilkår. Et strategisk og kritisk case-studie af problematikkerne omkring rum, magt og mobilitet i Kgs. Enghave vil derfor kunne udvikle afgørende ny viden om sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår samt om potentialerne og barriererne for at ændre på de lokale trafikale forhold (Flyvbjerg, 1991a/b).

På nedenstående kort ses Kgs. Enghaves placering i Hovedstadsregionen.



Kort 1.1: Et udsnit af Hovedstadsregionen. Grænsen for Kgs. Enghave bydel er markeret med en sort linie. (Topografisk Atlas, 1995, min markering).

På nedenstående kort ses trafikforholdene i Kgs. Enghave. Det ses hvordan bydelen gennemskæres af flere store veje og jernbaner, og hvordan boligområderne derfor fremstår forholdsvis isoleret, både i forhold til hinanden og i forhold til resten af København. Samtidig er der en del grønne områder i bydelen.



Kort 1.2: Bydelen Kgs. Enghave. Bydelsgårnsen for Kgs. Enghave er markeret med en prikket linie. (Kraks Kort over København og Omegn, 2001, min markering).

Der bor godt 15.000 mennesker i Kgs. Enghave, som på flere måder er en unik og modsætningsfuld bydel. På nogle områder fremtræder bydelen "belastet". For eksempel har bydelen den laveste gennemsnitlige indkomst pr. indbygger i København samt en overvægt af enlige. Til gengæld er der mange aktive boligforeninger og sociale foreninger i bydelen. To af Københavns 4 største indfaldsveje løber igennem bydelen (Sydhavnsgade med over 50.000 biler i døgnet og P. Knudsens Gade med over 35.000 biler i døgnet), men paradoksalt er kun godt 13 procent af bydelens beboere biljere. Grænseværdierne for støj og forurening overskrides på flere veje i bydelen.

Bydelens rumlighed produceres af de mennesker som bor i bydelen, af de trafikanter som hver dag kører gennem bydelen, samt af de magtrelationer der på regionalt og nationalt niveau er med til at skabe bydelen. De problemer som kommer til udtryk i bydelen kan ses som et produkt af en kapitalistisk vækstorienteret og ulighedsoorienteret bypolitik i København (Harvey, 1996; 2000). Omvendt har bydelen også mange grønne områder, som havneområdet, Valbyparken, Vestre Kirkegård og haveforeningsområderne, der kan anvendes

til rekreative formål.

Bydelsrådet i Kgs. Enghave startede i januar 1997 som en del af et forsøg med nye styreformer i Københavns Kommune. Bydelsrådene, der blev etableret i fire københavnske bydele, medførte en øget lokal beslutningskompetence, men ved afstemning blev det besluttet at lukke forsøgene ved udgangen af 2001.

Som følge af de komplekse problemer der kommer til udtryk i Kgs. Enghave, blev der i foråret 1997 bevilliget penge til kvarterløft i bydelen. Kvarterløft er en bypolitisk indsats, som drejer sig om at løfte mere eller mindre naturligt afgrænset bykvarterer gennem en helhedsorienteret (fysisk, socialt og kulturelt) og langsigtet indsats, der oftest strækker sig over fem år. Det lokale Kvarterløftsekretariat i Kgs. Enghave refererer til Kvarterløftsekretariatet i Københavns Kommune som igen refererer videre til det statslige sekretariat for Kvarterløft (der hørte under By- og Boligministeriet). I Kgs. Enghave har kvarterløftet været delvist integreret i det lokale Bydelsråd.

Der kan aflæses mange forskellige planlægningslementer i kvarterløft. På den ene side bygger kvarterløft på lokale kræfter og kan karakteriseres som en ”kommunikativ” og konsensusorienteret planlægningsstrategi (Schedsted, 2001). Samtidig kan mobilisering af lokale kræfter åbne op for empowermentprocesser, hvor de lokale aktører får mere magt til at kontrollere deres dagligdag (Friedmann, 1987; 1992). På den anden side kan en magt- og konfliktorienteret forståelse af planlægning og sociale processer ofte bedre indfange de forskellige magtrelationer og rationaler i trafik- og bypolitikken (Foucault, 1998; Flyvbjerg, 1991a/b; Bourdieu og Wacquant, 1992).

De trafik- og bypolitiske processer på regionalt, nationalt og internationalt niveau er med til at udstikke nogle potentialer og barrierer for det lokale trafikpolitiske arbejde. Det er disse bredere politiske handlesammenhænge, som jeg sammenfatter med begrebet om ”det trafik- og bypolitiske felt”.

Den vækstorienterede trafik- og bypolitik har på flere måder præget den rumlige produktion af Kgs. Enghave. Jeg skal afslutte denne introduktion med følgende citat fra Kvarterplanen, der er resultatet af Kvarterløftets første borgerinddragende proces. Citatet opsummerer hvordan rumligheden og materialiteten i Kgs. Enghave kan opleves:

”Kgs. Enghave er blevet en bydel, andre bare kører igennem [...] Trafikmængden er så massiv, at grænseværdierne for støj og forurening i forhold til boligområder langt fra overholdes. Trafikårene tværs gennem bydelen besværliggør færdslen og kan være en barsk oplevelse, især for svage trafikanter som børn, ældre og handicappede. Desuden skaber trafikårene både markante barrierer mellem de enkelte kvarterer i bydelen, ligesom de indkapsler bydelen i en trafikfælde og spærrer for en sammenhæng med omgivende grønne arealer og havn”. (Kongens Enghave Bydel 1998a:25).

Problemformulering

Kgs. Enghave er særlig velegnet til at belyse de generelle og ofte konfliktende aspekter af rum, magt og mobilitet. Som jeg har skitseret, er konflikten i Kgs. Enghave to-leddet. Der er dels en konflikt hvor de lokale aktører oplever, at de til daglig gennemkørende biler skaber dårlige lokale mobilitetsmuligheder, hvilket er med til at forringe de lokale levevilkår. Dels er de lokale aktørers

anstrengelser for at forbedre deres levevilkår og herunder mobilitetsmulighederne, en ambivalent og konfliktfyldt ”kamp om rum” præget af en række potentialer og barrierer i det trafik- og bypolitiske felt.

Problemformuleringen udspringer af disse sammenhænge mellem rum, magt og mobilitet, og lyder:

Hvordan danner sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår baggrund for den trafikpolitiske aktivitet i Kgs. Enghave?

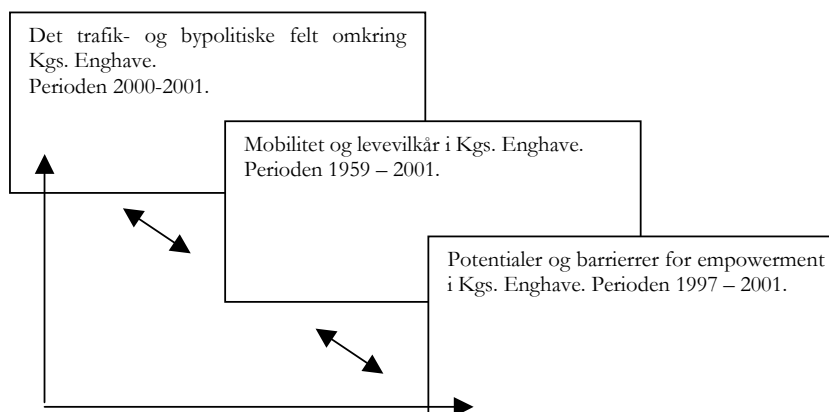
og

Hvilke potentialer og barrierer rummer det trafik- og bypolitiske felt for empowermentprocesser i Kgs. Enghave?

Problemformuleringens første spørgsmål retter sig mod en forståelse af problemstillingens kontekst, nemlig sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår. Der findes selvfølgelig flere kontekstuelle baggrunde for den lokale trafikpolitiske aktivitet, men flere af bydelens aktører nævner sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår som den dominerende kontekstuelle problematik.

Problemformuleringens andet spørgsmål retter sig mod at forstå de potentialer og barrierer som er med til at bestemme mulighederne for empowermentprocesser i Kgs. Enghave. Potentialerne og barriererne hænger blandt andet sammen med det øvrige trafik- og bypolitiske felt. Jeg anvender begrebet empowerment til at indfange de forskellige processer hvor bydelens aktører bliver bevidste om de strukturer, relationer og handlinger som er med til at præge de rumlige og materielle forhold i deres bydel. Det bliver i denne forbindelse relevant at tale om rumlig empowerment, hvilket jeg uddyber senere.

Karakteren af problemformuleringens to spørgsmål medfører, at jeg strukturerer kapitlerne i analysen i specialets del 2, på følgende måde:



Figur 1.3: Sammenhængen mellem de forskellige analyseelementer og deres tidsmæssige rammer.

Figuren illustrerer hvordan analysen af det trafik- og bypolitiske felt fungerer som en ramme omkring de senere analyser. Det trafik- og bypolitiske felt har været med til at skabe bestemte sammenhænge mellem mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave og disse har på forskellig vis dannet en kontekst for den lokale trafikpolitiske aktivitet. Endelig er mulighederne for empowerment via den trafikpolitiske aktivitet igen påvirket af de handlesammenhænge som eksisterer i det trafik- og bypolitiske felt.

Karakteren af de forskellige analysedele, deres indbyrdes sammenhæng og de bagvedliggende teoretiske inspirationskilder, kan opsummeres som følger:

- Analysen af det trafik- og bypolitiske felt indeholder en skitsering af de centrale aktører, positioner og relationer i feltet. Flere af feltets problematikker kommer til udtryk igen i de senere analyser. Teoretisk er feltanalysen inspireret af Bourdieus feltbegreb (Bourdieu og Wacquant, 1992) samt Mathiesens (2001) videreudvikling af feltbegrebet. Feltanalysen udføres med udgangspunkt i nutidige forhold.
- Analysen af sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår udføres i et mindre historisk perspektiv. Den indfanger enkelte begivenheder tilbage i 1959, men er koncentreret om 1990'erne. Analysen fokuserer på nogle af de begivenheder som især har tydeliggjort sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave. Den er inspireret af forskellige teorier om levevilkår, empirisk orienterede analyser af biltrafikkens bivirkninger, samt Harveys teori om rumlighed og materialitet.
- Analysen af potentialer og barrierer for lokale empowermentprocesser er en proces-orienteret analyse af nogle forandringsprocesser som endnu ikke er afsluttet (Kvarterløftet i Kgs. Enghave varer for eksempel indtil år 2003). De lokale forandringsprocesser hænger sammen med de betingelser for empowerment der eksisterer i det trafik- og bypolitiske felt, hvilket jeg på ovenstående figur har illustreret med pilen fra den sidste analysedel tilbage til den første analysedel. I analysen af de lokale empowermentprocesser er jeg især inspireret af empowerment- og planlægningsteori samt rum- og magtteoretiske indsigter fra blandt andet Harvey (1996), Foucault (1998) og Flyvbjerg (1991a/b).

Generelt har mit valg af teoretiske perspektiver været styret af de empiriske problematikker, og det er hensigten at teorien skal fungere som et operationelt analyseredskab. Jeg tager primært afsæt i teorier om rumlig udvikling og ulighed, levevilkår og mobilitet samt planlægning og empowerment. Det skal understreges at de forskellige teorier overlapper hinanden da de alle behandler forholdsvis universelle problematikker. For eksempel er social handlen, herunder planlægning og mobilitet rumlig og involverer magt. De teoretiske diskussioner har jeg samlet i specialets del 1.

Overvejelser om teori og metode

I dette kapitel skitserer jeg i første omgang den forskning som specialets problem-stilling relaterer sig til. Derefter diskuterer jeg specialets videnskabsteoretiske og metodiske tilgang.

Jeg foretager som nævnt en kontekstfølsom case-analyse samt en feltanalyse af det trafik- og bypolitiske felt. Generelt tager jeg et fortolkningsvidenskabeligt udgangspunkt og anvender et bredt udsnit af kvalitative metoder, såsom feltarbejde, deltager-observation, semi-strukturerede kvalitative interview og skriftlige kilder. Jeg anvender også data fra en spørgeskemaundersøgelse og statistik om levevilkår og trafiksituationen i Kgs. Enghave, og opnår herved en egentlig metodetriangulering i min analyse.

2.1 Relation til eksisterende forskning

Mobilitetsforskningen

I de seneste år er der for alvor taget hul på sociologisk og geografisk forskning i mobilitet, globalisering og ændrede tid-rum strukturer. Nævnes skal blot nogle få begreber, herunder Castells' "flow" og "network society", Harveys "time-space compression" samt Urrys seneste bog "Sociology beyond Societies". Få forskere stiller spørgsmålstegn ved mobiliteten, der typisk ses som et selvfølgeligt aspekt af moderniteten (Beckmann, 2001:248). Bauman (1998), Adams (2000), Massey (1997) samt Beckmann (2001), indfanger dog også mobilitetens bivirkninger, ambivalenser og polariserende effekter.

Min senere analyse er inspireret af de ovenfor nævnte tilgange, der i forskelligt omfang indfanger mobilitetens magtaspekter samt mobilitetens sociale- og rumlige bivirkninger. I det følgende skitserer jeg yderligere tre tilgange til studiet af mobilitet.

En del af forskningen i drivkræfterne bag menneskers transportvalg kan kategoriseres som livsstilssociologiske og teknologi-sociologiske tilgange (Oldrup, 2000). Her spørges for eksempel til hvordan individers livsstil påvirker deres transportvalg og hvordan transportmidlet får tilskrevet mening gennem sociale og kulturelle processer. For eksempel identificerer Jensen (2001) i sin analyse af mobilitetens betydning i moderne hverdagsliv, et potentiale til forandring af de nuværende transportmønstre via unge menneskers afstandtagende holdning til bilisme i byerne. Berge (1999) analyserer mobilitet og velfærd ud fra forskellige mobilitetssegmenters mobilitetsmønstre, hvor for eksempel det at have børn er forbundet med mange daglige rejser. Thomsen (2001) analyserer hvordan den identitet mennesker føler at de opnår ved et bestemt transportmiddel, er en medvirkende årsag til menneskers valg af transportmiddel.

En anden kategori kan kaldes for den fænomenologiske tid-rum tilgang. Her findes for eksempel kønsanalytiske tilgange til studiet af mænds og kvinders forskellige oplevelse af tid og rum (Oldrup, 2000). Desværre er der mig bekendt ikke lavet uddybende analyser af hvordan sociologiske variabler såsom etnicitet, alder, klasse spiller en rolle i oplevelsen af mobilitet, tid og rum. En spændende

vinkel vil i denne forbindelse også være en analyse af børnefamiliers mobilitetsmønstre.

Den sidste forskningstilgang karakteriserer jeg som trafik- og arealplanlægning, idet den beskæftiger sig med den betydning som lokalisering af bolig- og erhvervsområder har for trafikstrukturene. For eksempel finder Hartoft-Nielsen (2001) at boliglokalisering i byperiferier skaber øget transport. Hjorthol (1998) finder at der er en tydelig sammenhæng mellem boliglokalisering og det transportmiddel mennesker benytter. I forstaden og i jernbanebyen anvendes overvejende bilen, mens mennesker i den indre by går eller cykler. For beboerne i alle tre områder gælder, at deres byideal hovedsageligt er en by med gode vilkår for cyklister og fodgængere (Hjorthol, 1998:224).

Rumlig ulighed og levevilkår

Min analyse af rum og magt er inspireret af forskellige teorier omkring rum, territorie og det lokale. Jeg anvender primært den marxistisk orienterede byteori, som for eksempel Harvey (1996; 2000) repræsenterer. Harvey har et magtorienteret perspektiv på rum som socialt produceret, samtidig med at han tillægger det byggede miljø, det vil sige de materielle strukturer, en vis betydning.

Jeg diskuterer også kort mere fænomenologiske tilgange til rumlighed og sted (Simonsen, 1993), samt tilgange som tillægger materialiteten en selvstændig ontologisk betydning (Tonboe, 1993).

Diskussionen af rumlig ulighed, segregering og forfaldsprocesser er en omfattende bypolitisk diskussion. Jeg diskuterer blot nogle udvalgte analyser og søger herigennem at placere trafikforholds betydning for dannelsen af rumlig ulighed.

Levevilkårsbegrebet indfanger i min definition generelt set de ressourcer individet kan anvende for at opfylde sine behov (Hansen, 1978; Allardt, 1975). Individets egne mobilitetsmuligheder og gerne fra andres mobilitet inddrages dog ikke i nævneværdig grad i de danske levevilkårsanalyser. Jeg argumenterer derfor senere for, at levevilkårsbegrebet bør have både en rumlig og en mobil dimension.

Trafikplanlægning, empowerment og magt

Flyvbjerg (1991a/b) foretager, på baggrund af blandt andet Foucaults magtanalytik, et case-studie af magt og rationalitet i et trafikplanlægningsprojekt i Aalborg. For at nuancere case-studiet til tider meget lokale orientering, anvender jeg Bourdieus feltanalytiske tilgang til at indfange de vertikale og horisontale relationer som rækker ud over det lokale niveau.

Den teoretiske og empiriske forståelse af magt og empowerment er omfattende og varierende. Foucaults magtbegreb er allestedsnærværende, relationelt og forholdsvis subjektløst, hvorimod Bourdieus relationelle magtopfattelse også indfanger de enkelte aktørers kapitalressourcer. Endelig tager empowermentforskeren Mayo (2000) et mere traditionelt magtteoretisk

udgangspunkt, med baggrund i en forholdsvis aktørtilknyttet magtopfattelse hos Lukes (1974).

Jeg anvender forskellige empowermentteorier i min analyse af problematikkerne i en lokalt baseret trafikpolitik. Der er både tale om forholdsvis kontekstnære teorier udviklet i et tæt samspil med en empirisk analyse samt om mere overordnede betragtninger og teoretiseringer om dimensionerne i empowerment (Andersen et al., 2000; Mayo, 2000; Mayo og Graig, 1995; McClenaghan, 2001).

Koblingen af empowerment med rumlige og især trafikale problemstillinger er ikke udbredt, om end Whitelegg (1997) berører temaet med forskellige empirisk orienterede diskussioner i bogen "Critical Mass". Harvey (1996; 2000) finder at de sociale og miljømæssige problemer ofte koncentrerer sig i samme områder og diskuterer problemstillingerne omkring en retfærdig rumlig udvikling, herunder aspekterne omkring "rumlig empowerment". I dansk sammenhæng viser Christensens (2000) Castells inspirerede analyse af netværkskulturen på Indre Nørrebro hvordan empowerment og urbane bevægelser relaterer sig til lokalområdet Nørrebro.

Der findes flere planlægnings- og politikorienterede evalueringer af borgerinddragelse i kvarterløft og i byomdannelse (Agger et al., 2000; Larsen, 2001) samt evalueringer af Agenda 21. Den fysiske dimension af kvarterløftet har ikke været mål for en særskilt analyse, men for eksempel Engberg et al., (2000) diskuterer kvarterløft som styringsform og berører herunder den fysiske planlægning. Analyserne berører spørgsmålet om at lokalsamfund får magt over deres eget rum, men diskuterer ikke eksplicit empowermentaspektet.

2.2 Videnskabsteoretiske overvejelser

I det følgende diskuterer jeg nogle af de epistemologiske og ontologiske overvejelser som jeg har haft i forbindelse med analysen af min problemstilling. Metodisk og videnskabsteoretisk er jeg meget inspireret af de overvejelser som Flyvbjerg og specielt Bourdieu gør sig omkring hvilken viden man kan udvikle på baggrund af en kontekstfølsom analyse. På trods af deres forskellige videnskabsteoretiske udgangspunkter, er de begge enige om at samfundsvidenskaben hverken kan eller skal skabe kontekstfri og universel teori i naturvidenskabelig og skolastisk forstand.

Med afsæt i Bourdieu

Bourdieu søger i sine kritiske analyser en nuanceret indsigt i samfundets stratifikations- og ulighedsstrukturer. Dette sker via et omfattende teoretisk begrebsapparat, hvoraf jeg i det følgende vil koncentrere mig om de epistemologiske og ontologiske aspekter.

Bourdieu (1994b) karakteriserer sig selv som strukturalistisk konstruktivist og konstruktivistisk strukturalist. I "De tre former for teoretisk viden" viser Bourdieu (1994a) hvordan henholdsvis den strukturalistiske analyse og den fænomenologiske analyse kommer til kort når det gælder om at forklare social handlen. Dette sker blandt andet via en analyse af den strukturalistiske

antropolog Levi Strauss' teori om gaveudveksling. Her finder Bourdieu at en teori om strukturerne i gaveudveksling, ikke forklarer hvad der overhovedet tæller som en gave og hvilke kontekster gaven gives i. Den strukturalistiske analyse indfanger ikke konteksten, i dette tilfælde gaven som fænomen. Omvendt vil en fænomenologisk analyse af for eksempel gaveudveksling blot fortælle karakteren af gaveudvekslingen, aktørernes følelser og oplevelser af gaveudvekslingen, og ikke de principper og strukturer som gaven gives efter.

Bourdieu's løsning er en *praxeologisk teori*, hvilket vil sige en teori om den praktiske sans hos aktørerne. Denne teori søger at nå til en erkendelse af, hvorfor den sociale praksis udformer sig på en given måde. Dette sker på baggrund af en analyse af både de objektive strukturer og aktørens subjektive handlemåder, idet de objektive strukturer og subjektive handlemåder kombineres i individets habitus som danner baggrunden for aktørers praktiske sans. Habitus dannes på denne måde af en internalisering af de eksterne mulighedsbetingelser samt en eksternalisering af de interne dispositioner. På denne måde skaber Bourdieu en struktur-praksis ontologi, der bygger bro mellem strukturalismen og fænomenologien.

En praxeologisk videnskab analyserer aktørers udsagn om deres egen praktik, det vil sige, deres primære erfaring, men "bryder" også med denne og søger bagom for at analysere de strukturer som influerer aktørens holdning og position. Forskeren skal også bryde med sine egne forkonstruktioner og sin egen primære tilgang til konstruktionen af sit forskningsobjekt (Nørholm, 1994). Dette "dobbelt brud" er helt centralt i Bourdieus overvejelser om den reflektive sociologi.

Refleksivitet indebærer grundlæggende at forskeren skal medtænke sig selv i hele den sociologiske vidensproduktion. Forskeren må være bevidst om sin personlige baggrund, sin position som forsker og forskningsfeltets magtmæssige placering i samfundet generelt. Det indebærer også at forskeren må reflektere over de forskningskategorier og forantagelser som umiddelbart bringes i spil i analysen. Denne refleksivitet om hvordan man som forsker frembringer viden, medfører en socialt konstrueret og positioneret epistemologi. Det er kun på baggrund af en refleksiv erkendelse af den positionerede vidensfrembringelse at viden kan opnå en vis gyldighed (Bourdieu og Wacquant, 1992). Jeg reflekterer senere i blandt andet afsnit 2.4 om min rolle i speciallets vidensproduktion.

Inspireret af blandt andre Fowler (1996), argumenterer jeg for at der kan aflæses et vist element af ontologisk kritisk realisme i Bourdieus teori. Bourdieu betegner ikke sig selv som kritisk realist, men jeg vælger som sagt at tolke ham i den retning.

Lidt groft sagt, opererer den kritiske realisme med en forståelse af at virkeligheden er struktureret af nogle generative kausale mekanismer, som ikke umiddelbart fremtræder empirisk synligt. Det er forskerens opgave at afdække disse strukturer, men forskeren kan aldrig nå til fuld erkendelse af virkeligheden (Sayer, 2001; Danermark, 1997). Dette er i modsætning til visse socialkonstruktivistiske tilgange som hævder at virkeligheden udelukkende er socialt konstrueret, og at forskerens konstruktion af virkeligheden derfor er virkeligheden¹. Strukturerne kan for eksempel være kapitalismens relation

¹ Socialkonstruktivistene kommer derfor i nogle tilfælde til at virke mere essentialistiske end den kritiske realisme som de hævder at kritisere. Sayer (1997) gør samtidig opmærksom på at den kritisk realistiske tanke om at der er en vis kausalitet (og vel at mærke ikke en deterministisk essens) indeholder et mere frigørende

mellem kapital og arbejder, eller reglerne i et skakspil. Reglerne i et skakspil er de samme uanset om skak-brikkerne er udskåret i træ eller ben, eller er sorte eller hvide. De aktuelle empiriske fremtrædelsesformer kan altså være vidt forskellige, selvom der er samme strukturer bag (Sayer, 1997; 2001).

Bourdieu's metodiske overvejelser om analyserne i "The Weight of the World" (1999) viser hvordan man som forsker kan søge bag om respondenternes umiddelbare fortællinger, for at afdække de struktureringer som på varierende vis konstituerer respondenternes fortællinger:

"For example, one cannot properly hear what is being said in the apparently quite banal conversation between three secondary school students [...] unless one avoids reducing the three young girls to the first names which stand for them, as in so many "tape recorder sociologies," and knows how to read in their words the structure of the objective relations, present and past, between their trajectory and the structure of the educational establishments they attended, and through this, the whole structure and history of the teaching system expressed there. Contrary to what might be believed from a naively personalist view of the uniqueness of social persons, it is the uncovering of immanent structures contained in the contingent statements of a discrete interaction that alone allows one to grasp the essential of each girl's idiosyncrasy and all the singular complexity of her actions and reactions." (Bourdieu et al., 1999:618, min understregning).

Bourdieu ser ikke alene på de materielle økonomiske forhold, som i mere traditionel kritisk teori (Pedersen og Land, 2001), men på alle de struktureringer som skaber dominans- og ulighedsstrukturer i samfundet. Det vil sige, at både økonomiske, sociale, kulturelle struktureringer (økonomisk, social og kulturel kapital) og de over-ordnede magtforhold, danner en baggrund for menneskers handling og erkendelse (Bourdieu og Wacquant, 1992). Kombineret med sit fokus på aktørers handlen, deres habitus og praktiske sans, når Bourdieu frem til en ontologi der også indfanger praksis, det vil sige en struktur-praksis ontologi.

Jeg er på *pragmatisk* vis inspireret af de her skitserede epistemologiske og ontologiske overvejelser, og jeg analyserer derfor både de umiddelbare problematikker i Kgs. Enghave og de struktureringer som gør sig gældende i det trafik- og bypolitiske felt.

Og med inspiration fra Flyvbjerg

Min inspiration fra Flyvbjerg, stammer fra Flyvbjergs proces-orienterede tilgang og hans fokus på at forskning skal gå i dialog med den samfundsmæssige praksis.

Ligesom Bourdieu, argumenterer Flyvbjerg for at en inddragelse af kontekst er vigtig i studiet af menneske og samfund (Flyvbjerg, 1991a:65). Fra et mere poststrukturalistisk ståsted, anvender Flyvbjerg også Foucaults teorier til at dekonstruere den vestlige verdens fornuftbaserede rationalitetsbegreb, og til at udvikle et begreb om rationalitet og rationalisering som skabt af kontekst og magt. Jeg anvender senere Foucaults magtanalytiske tilgang i min analyse af magtrelationerne i trafikplanlægningsprocessen i Kgs. Enghave.

På baggrund af en diskussion af menneskets læreproces, argumenterer

potentiale end de socialkonstruktivistiske teorier som hævder at der ingen årsagsrækker findes. Socialkonstruktivistiske dekonstruktioner af for eksempel køn og identitet indeholder også et frigørende potentiale – men det kan ikke altid stå alene.

Flyvbjerg for at udviklingen af kontekstfri, universel teori ikke er mulig for socialvidenskaben. Idealet om universel teori skal forkastes, idet teori *altid* er præget af den specifikke kontekst den er udviklet i. Kun ved at erkende sin kontekstafhængighed, kan socialvidenskaben genfinde sin selvtillid, jævnfør titlen på Flyvbjergs seneste bog ”Making Social Science Matter” (2001). Socialvidenskaben skal lægge vægt på sin evne til at analysere konkrete lokale processer præget af værdier og magt (Flyvbjerg, 1991a; 2001). Denne videnskab kalder Flyvbjerg for ”det konkrete videnskab”.

I sin disputats fra 1991 udfører Flyvbjerg en spændende Foucault-inspireret analyse af de lokale magt- og rationaliseringsprocesser i et trafik- og miljøprojekt i Aalborg. I modsætning til Bourdieu opererer Flyvbjerg ikke med at der findes bagvedliggende struktureringer af virkelighedens sprogliggørelser og handlinger. Dette kan give analysen et lidt relativt præg.

Samtidig er Flyvbjerg heller ikke eksplicit refleksiv omkring sin rolle i forsknings-processen, som for eksempel Bourdieu er det. Det er synd og medfører at perspektivet, hvorudfra Flyvbjergs mange kilder og interview er fortolket og konklusionerne draget, bliver lidt uklart. På trods af at Flyvbjerg, i stil med Foucault, hævder at der ikke findes nogen normativ målestok og endelig sandhed, kan man i hans analyse læse en vis normativ vurdering af at trafik- og miljøprojektet i Aalborg mislykkedes, fordi Handelsstandsforeningen dominerede processen og de oprindelige mål i planen ikke blev nået.

Flyvbjerg har mange interessante overvejelser omkring udviklingen af ”det konkrete videnskab”. I denne proces griber han tilbage til Aristoteles’ modstilling mellem tre former for teoretisk viden:

- ”Episteme” - har overlevet ind i nutidens sprogbrug i ordet epistemologi (vilkårene og betingelserne for udvikling af viden). Episteme udgør grundlaget for ideal, kontekstfri teoridannelse.
- ”Techne” er det som har overlevet ind i nutidens ingeniørmæssige viden. Techne betegner teknikorienterede løsninger af konkrete problemer.
- ”Phronesis” har ikke overlevet ind i dagens sprogbrug. Phronesis forskning analyserer ”værdier og interesser som udgangspunkt for praktisk handlen” (Flyvbjerg, 1991a:82).

Flyvbjerg argumenterer for at *phronesis* er velegnet som grundlag for socialvidenskaberne, da disse netop ikke kan udvikle kontekstafhængig teori. Formålet med phronetisk forskning er at bidrage til den samfundsmæssige dialog og praksis. Jeg er inspireret af dette ”phronetiske forskningsideal” og det kommer til udtryk i mit ønske om at bidrage til et større fokus på sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår.

De metodologiske retningslinier for et phronetisk studie indbefatter ifølge Flyvbjerg (1991a:161f) blandt andet et fokus på:

- *Værdier* som de kommer til udtryk lokalt.
- *Magt* som kommer til udtryk helt ned i de små detaljer.
- *Nærhed* til det studerede via case-studier.
- *Minutiae* - de små detaljer har stor informationsværdi.
- Fokus på *praksis* i modsætning til teori og diskurs.
- Det gode eksempel – via et *detaljeret case-studie* - er magtfuldt og informativt.

- *Konteksten* er en vigtig kilde til indsigt i social praksis.
- Forskningsmæssigt spørges der *hvordan* i stedet for *hvorfor*, fordi det lægger op til nuancerede forklaringer af *processer* i stedet for simple årsagssammenhænge.
- *Dialog med genstandsfeltet* herunder praktikere og den generelle offentlighed.

Case-studiet er særlig relevant for et phronetisk studie. Det skaber netop mulighed for at komme tæt på praksis og for at spørge ”hvordan” i stedet for ”hvorfor”.

De metodiske retningslinier for det phronetiske studie er meget brede, og den vægt som lægges på magt, etik og kontekst, gør det ekstra vigtigt at forskeren er bevidst om sin egen position, sin rationalitet og sine forforståelser. Desværre er dette, som sagt, ikke så tydeligt hos hverken Flyvbjerg eller Foucault.

Det rejser også spørgsmålet om generalisering. Jeg er enig i, at formålet med socialvidenskabelige analyser er at udvikle kontekstfølsom teori. Det indebærer at vidensudviklingen, i for eksempel dette speciale, er præget af den specifikke kontekst som eksisterer i Kgs. Enghave. Generalisering bliver derfor et spørgsmål om at kunne opsummere analysen af ”det gode eksempel” i nogle forholdsvis præcise og kvalificerede udsagn. Disse kan så inspirere og anvendes i et komparativt perspektiv, som en form for hypoteser i forbindelse med lignende problematikker i andre bydele.

Opsamling

Jeg har gjort rede for konsekvenserne af en kontekstnær tilgang til udvikling af viden og er inspireret af de epistemologiske og ontologiske overvejelser hos Bourdieu og den moderate kritiske realisme (Sayer, 2001; Danarmark, 1997). Som følge heraf mener jeg at de epistemologiske principper for vidensudvikling overvejende er socialt konstruerede, situerede og positionerede, hvilket blandt andet skyldes forskerens personlige baggrund og position i forskningsfeltet. Jeg har også en ontologisk bevidsthed om, at de umiddelbare sammenhænge mellem mobilitet og levevilkår samt de empowermentprocesser som finder sted i Kgs. Enghave, er delvist betinget af nogle mere objektive struktureringer. I min analyse kan denne struktur-praksis ontologi være sværere at konkretisere, men den inspirerer trods alt til en bestemt tilgang til analysen.

Mine epistemologiske og ontologiske overvejelser suppleres fint af Flyvbjergs phronetiske forskningsideal, der understreger vigtigheden af at spørge *hvordan* og gå tæt på lokal praksis og udvikle viden som kan anvendes i praktiske sammenhænge.

2.3 Case- og feltstudiet

I dansk sammenhæng er Flyvbjerg nok den forsker som har argumenteret mest for case-studiets fordele. Dette skal ses som et led i hele hans argumentation for fordelene ved en kontekstafhængig socialvidenskab.

Jeg diskuterede ovenfor hvordan case-studiet var særlig egnet til at udvikle nuancerede udsagn om en bestemt problematik og at disse udsagn kan anvendes i et generaliserende og komparativt perspektiv. Fordi case-studiet er

så detaljeret giver det samtidig gode muligheder for præcis falsifikation af for eksempel sammenhængen mellem trafik og levevilkår.

Jeg har valgt at analysere aspekterne af rum, magt og mobilitet med udgangspunkt i Kgs. Enghave, der i denne forbindelse kan betragtes som en ekstrem, kritisk og para-digmatisk case (Flyvbjerg, 1991a). Casens problemstilling er den specielle sammen-hæng mellem mobilitet og levevilkår samt de magtrelationer som udspiller sig omkring den lokale trafikpolitiske aktivitet. Casen er ekstrem fordi bydelen i særlig grad domineres af biltrafik og fordi bydelens aktører i mange år har kæmpet for bedre trafikforhold. Casen er kritisk fordi den muliggør den logiske slutning, at hvis der ikke er nogen sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave, så vil der næppe være det noget andet sted. Casen har også et vist paradigmatisk element, fordi dens problematik er relativt ubekendt i bredere forskningsmæssige og politiske sammenhænge. Casen rummer derfor mulighed for at inspirere senere analyser af samme problematik.

Som nævnt bevæger Flyvbjergs metodiske retningslinier for det phronetiske case-studie sig på et forholdsvis lokalt niveau, og indfanger ikke de bredere politiske handlesammenhænge som casens problematik er en del af. En sådan relatering til de bredere struktureringer og handlebetingelser af betydning for casens problematik finder jeg derimod hos Bourdieu. Bourdieus feltanalytiske metode indfanger både de vertikale og horisontale magt-strukturer, og bevæger sig hermed ud over det afgrænsede lokale niveau.

Konstruktion af feltet - en relationel tilgang

Det sociale rum er Bourdieus begreb om samfundet. Det sociale rum er opdelt i en række mere eller mindre autonome og overlappende felter, der følger deres egen logik. Et felt konstrueres omkring aktuelle og historiske kerneområder, som for eksempel det uddannelsespolitiske felt og det bureaukratiske felt. Felterne er også placeret i forhold til hinanden, indenfor et overordnet magtfelt.

Jeg konstruerer senere det jeg kalder det trafik- og bypolitiske felt, der indeholder de aktører og handlesammenhænge som har betydning for den trafik- og bypolitiske situation. Bourdieu definerer selv feltbegrebet som:

"In analytic terms, a field may be defined as a network, or a configuration, of objective relations between positions. These positions are objectively defined, in their existence and in the determinations they impose upon their occupants, agents or institutions, by their present and potential situation (situs) in the structure of the distribution of species of power (or capital) whose possession commands access to the specific profits that are at stake in the field, as well as by their objective relation to other positions (domination, subordination, homology, etc.)."
(Bourdieu & Wacquant, 1992:97).

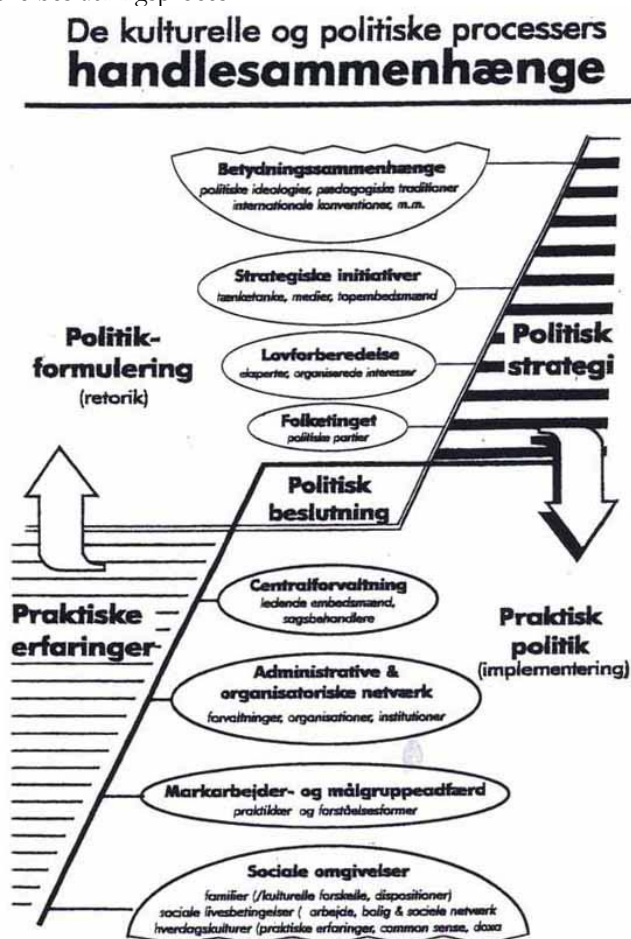
Det er altså relationerne mellem forskellige positioner som er vigtige i en feltanalyse. Feltet kan betragtes som et spil, hvor de aktører som vælger at "spille med", er med til at konstruere feltets regler og samtidig kæmper om at vinde spillet (Bourdieu og Wacquant, 1992:98f). Bourdieus feltteori er altså i udgangspunktet konfliktteoretisk, om end aktører også samarbejder for at vinde spillet.

En position udtrykker et bestemt handlingsrationale og den dannes via dens relation til andre positioner samt af dens kapitalbeholdning. Bourdieu anvender mange økonomiske metaforer, som for eksempel begrebet kapital. Kapital er

ikke kun økonomisk kapital, men også kulturel-, social- og symbolsk kapital. Fordelingen af kapital skaber nogle objektive bagvedliggende strukturer, som igen danner baggrund for feltets positioner og internaliseres i aktørens habitus (Bourdieu og Wacquant, 1992:99;104f).

Habitus dannes på denne måde af en internalisering af de objektive kapitalformer og den relationelle positionering aktøren indtager i feltet. Det er via denne tilgang at Bourdieu på nuanceret vis kan analysere samfundets ulighedsmekanismer og samtidig undgå en mere substantialistisk klasseanalyse (Bourdieu, 1995; Wacquant, 1993). Selvom teorien kan synes forholdsvis statisk, danner de generative perceptionsstrukturer og dispositioner i habitus baggrund for at aktører kan ændre deres praksisformer og position i feltet, eventuelt som et led i generelle ændrede relationer og kapitalformer (Bourdieu og Wacquant, 1992:135f).

Følgende model kan anvendes til at identificere de centrale aktører på de forskellige niveauer i et felt. Identifikationen af aktørerne er kun et indledende skridt til at frem-analysere de forskellige positioner i et felt. Den grafiske fremstilling af aktørerne på de forskellige niveauer er ikke nødvendigvis et udtryk for magtfordelingen mellem dem. Modellen viser blot de horisontale og vertikale relationer mellem aktørerne, og deres betydningsmæssige placering i den politiske beslutningsproces.



Figur 2.1: De kulturelle og politiske processers handlesammenhænge. (Mathiesen, 2001).

Jeg identificerer senere de centrale aktører og handlesammenhænge på det trafik- og bypolitiske felt. Mit primære fokus er på de lokale handlesammenhænge i Kgs. Enghave og Københavns Kommune, men jeg trækker også linier op til de mere overordnede niveauer i feltet, herunder den nationale trafik- og bypolitik.

Via feltanalysen undgår jeg et snævert studie af de lokale problematikker alene. Et studie som udelukkende er lokalt orienteret vil efter min mening miste noget af sin forklaringskraft fordi de lokale problematikker ofte defineres og konstitueres qua deres relationer til andre samfundsmæssige niveauer.

2.4 Metodisk tilgang til feltet

Indledende refleksioner

Forskningsprojektet

Min empiriindsamling til specialet tager afsæt i mit arbejde på forskningsprojektet ”Trafik, Velfærd og Levevilkår i Kgs. Enghave”, der er støttet af Transportrådet. Forskningsprojektet er ikke afrapporteret endnu, men den primære empiriindsamling er afsluttet.

Trafikforskningens rolle i den statsligt støttede vidensproduktion har ændret sig som følge af Transportrådets nedlæggelse. Det medfører, med en Bourdieusk refleksion, at trafikforskningsfeltets position i det overordnede magtfelt, er blevet svækket.

På grund af forskningsprojektets brede orientering, har det været vigtigt for mig at lægge et *præcist snit* for dette speciales problemstilling samt teoretiske og empiriske fokusering. Som følge af mit arbejde på forskningsprojektet bygger mit speciale på et større empirisk materiale, end jeg ville kunne opdyrke alene. Det betyder også at jeg benytter interview som jeg ikke selv har udført. Nedenfor diskuterer jeg hvilke problematikker det kan rejse.

I forskningsprojektet var jeg med til at udarbejde en spørgeskemaundersøgelse blandt et repræsentativt udsnit af borgerne i Kgs. Enghave. Jeg benytter mig af nogle af disse data og opnår herved en decideret metodetriangulering på problemstillingen for mit speciale.

De lokale aktører i Kgs. Enghave har været interesserede i at tale med mig, fordi bydelens trafikforhold betyder meget for dem. De har derfor ønsket at bidrage med deres viden i håb om at det kan skabe større indsigt i trafik- og levevilkårsproblematikken. Københavns Kommune har ligeledes været velvilligt indstillet.

Jeg har diskuteret specialets problemstilling med repræsentanter fra det lokale Kvarterløftsekretariat samt med embedsmænd og -kvinder fra Københavns Kommunes Kvarterløftsekretariat og Vej & Park. Disse samtaler er ikke optaget på bånd og jeg kan derfor ikke citere fra dem, men de har på afgørende vis været med til at skabe min forståelse af feltet.

De lokale aktørers interesse i forskningsprojektet illustrerer også hvordan vi som forskere selv er med til at konstruere vores analyseobjekt. Vi har været meget fysisk tilstede i bydelen og lavet et debatforum på internettet hvor de

lokale aktører kunne komme i dialog med os og med hinanden (www.enghavetrafik.dk, 2001). I yderste konsekvens kan vi derfor have sat en "lavine" i gang lokalt, hvor sammenhængen mellem trafik og levevilkår pludselig er blevet et mere omfattende problem end det var før. Vi kan dog modbevise denne lavine-effekt, fordi de lokale aktører har oplevet bydelens trafikforhold som problematiske i en lang årrække. Arkivstudier i Københavns Kommune viser for eksempel at der løbende, tilbage til 1970'erne, har været kritiske kommentarer fra bydelens borgere.

Den personlige baggrund

Med et reflekseret blik på min egen baggrund kan jeg sige, at jeg personligt er kritisk indstillet overfor den stigende trafik i Hovedstadsområdet og mener, at den kollektive trafik og den regionale trafikplanlægning skal styrkes. Selvom jeg til daglig er cyklist, nyder jeg at køre i bil, når jeg har mulighed for det.

Min personlige baggrund betød blandt andet noget i udførelsen af interview, og jeg er bevidst omkring at mine kollegaer på forskningsprojektet (naturligvis) havde en anden kontakt til aktørerne i feltet. Forskellen i vores kontaktformer skyldes blandt andet faktorer som køn, alder og personlig baggrund og livsindstilling (hele vores habitus og kapitalformer), og illustrerer hvor meget kvalitativ forskning er afhængig af forskerens subjektivitet. I sammenligningen af vores interview, skinner det også igennem at den intersubjektivitet som skabes mellem forsker og respondent præger samtaleudformningen.

Deltagerobservation

Jeg har gennem hele processen, fra det første møde med feltet i efteråret 2000 til de sidste møder i foråret 2002, haft en vedholdende og hyppig kontakt til feltet. Jeg har for eksempel deltaget i en trafikpolitisk demonstration, været observatør på flere borgermøder samt mødt flere af respondenterne tilfældigt i byen.

I efteråret 2000 fik jeg mulighed for at deltage i to weekend-seminarer arrangeret af Københavns Kommune og det lokale Kvarterløftsekretariat. Møderne drejede sig om udarbejdelsen af en trafikplan for Kgs. Enghave. Konceptet for møderne var bygget op om den "kommunikative planlægningsform". I møderne deltog cirka 20 borgere, 2-4 repræsentanter fra Københavns Kommune og en til to repræsentanter fra det lokale Kvarterløftsekretariat. Til at styre processen var der ansat en ekstern proceskonsulent.

Deltagelsen i disse møder gav mig en vigtig og hurtig indsigt i de trafikale problematikker i Kgs. Enghave, og jeg havde mange uformelle samtaler med borgere og embedsmænd. Samtidig gav deltagelse i møderne mig den fordel at mit ansigt og projekt blev kendt blandt aktørerne i bydelen. Efterfølgende kunne jeg derfor tage udgangspunkt i de kontakter jeg havde knyttet på de to seminarer.

Data om deltagerobservation og interview fremgår af specialets referenceliste.

Interview

Udvælgelse af respondenter

Udvælgelsen af interviewpersoner er primært sket efter ”sneboldsmetoden”. I første omgang tog jeg kontakt til nogle af de personer som jeg havde mødt på de to seminarer afholdt i efteråret 2000. Derefter ”rullede bolden.”

Ulempen ved sneboldsmetoden kan være at den ikke sikrer en variation i udvælgelsen af respondenter. De aktive borgere i Kgs. Enghave udgør en relativt stabil kerne som kender hinanden og som derfor henviser til hinanden, når jeg har efterspurgt mulige interviewpersoner. For at sikre mig at jeg også talte med nogle personer som ikke var aktive i kvarterløftsammenhæng, har jeg blandt andet læst i den lokale avis ”Sydvest Folkeblad” og derigennem identificeret hvilke andre personer, der kunne have en historie at fortælle. Jeg har også spurgt de aktive borgere om de kendte nogle der ikke var aktive i Kvarterløftet, men som alligevel kunne have lyst til at fortælle om trafikforholdene i Kgs. Enghave. Begge dele gav gode resultater.

Jeg har sikret en variation i mit materiale i forhold til de mere registrerbare dimensioner som køn, alder og bosted. Data om respondenternes alder, primære organisations- eller aktivitetstilhørsforhold fremgår af specialiets referenceliste.

Interviewmetoden

Formålet med mine interview har været at afdække sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår samt de forskellige positioner i det trafik- og bypolitiske felt. Til dette formål har jeg anskuet interviewpersonerne både som *informanter* omkring de relationer og faktuelle ting som er på spil i Kgs. Enghave og som *repræsentanter* for de mere subjektive oplevelser og overvejelser de har gjort sig i forbindelse med deres trafikpolitiske engagement (Kvale, 1997:18;214). Når jeg i det følgende betegner mine interviewpersoner som respondenter, dækker det over begge disse tilgange til respondentens udtalelser.

Interviewformen var semi-struktureret. Jeg anvendte en interviewguide for at sikre at samtalen i et vist omfang berørte bestemte temaer. Disse varierede lidt alt efter hvilken person jeg talte med, men i forhold til borgerne i Kgs. Enghave var temaerne typisk: Respondentens refleksioner omkring det at bo i Kgs. Enghave, herunder kvarterets trafikforhold; det at være aktiv/ikke aktiv i trafikpolitik; relationerne i feltet, herunder relationerne til Københavns Kommune, kvarterløftpolitikken, politiet, de andre beboergrupper og så videre.

At temaet for interviewet var lagt klart frem fra starten kan have farvet respondenternes udtalelser og det kan i nogle situationer have skabt en form for ”symbolsk vold”, hvor jeg spurgte til ting der blev oplevet som uvedkommende af respondenterne. På den anden side har jeg via den kvalitative metodes regler forsøgt at skabe en følelsesmæssig tæthed til respondenterne (Kvale, 1997). Det har jeg gjort ved for det første at prøve at forstå og fremkalde respondenternes historie, men også ved at gøre mig selv til aktiv medspiller. Ved at inddrage mig selv og mine erfaringer, og for eksempel sige ”Jeg synes også det er besværligt når...” eller ”nej, det kender jeg ikke” er det mit indtryk, at jeg har skabt en større fortrolighed.

Omvendt har jeg også været opmærksom på det som Hastrup (1996) kalder ”det antropologiske projekt om forbløffelse”. Det drejer sig om evnen til at blive forbløffet over selv de mest hverdagsagtige ting. Det er en balanceakt. På

den ene side drejer det sig om, som Bourdieu (1999) skriver i sine metodiske overvejelser, at gøre sig bekendt med konteksten og være en del af undersøgelsesfeltet. Men på den anden side skal problematikkerne heller ikke tages for givet. Det drejer sig nemlig også om at kunne objektivere sig selv i forhold til undersøgelsesfeltet og hermed reflektivt stille spørgsmål til det velkendte.

På trods af alle disse overvejelser er det min erfaring, at man ind i mellem får stillet et spørgsmål som falder udenfor respondentens univers. Det er relativt nemt at opdage i selve situationen, og hvis man ellers er på rimelig bølgelængde med respondenterne, kan den fortrolige intersubjektivitet hurtigt genetableres.

Analyse af interview

Alle interview er blevet transskriberet ordret af en studentermedhjælp. Tydelig tøven, latter eller lignende er blevet skrevet ned som en del af transskriberingen. Samtlige interview blev herefter redigeret og meningskondenseret, med op til 60%. Mine interview varede typisk en time, men for eksempel tog et interview af et ægtepar op mod to timer. Det er derfor oplagt at en del af samtalen kan meningskondenseres. Meningskondenseringen kan også betragtes som en form for ”manuel kodning”, hvor jeg i mindre omfang har grupperet hvert interview i temaer.

De redigerede interview blev sendt til respondenterne til godkendelse. Der blev spurgt om det var okay at vi citerede fra interviewet, og det blev gjort klart at personen ikke ville fremstå med navn, men for eksempel som ”aktiv i Kvarterløft”. De redigerede interview er vedlagt i en bilagsrapport. Heraf fremgår det også hvem der har foretaget interviewet.

Spørgeskema

Som en del af mit arbejde på forskningsprojektet ”Trafik, Levevilkår og Velfærd i Kgs. Enghave”, var jeg med til at udarbejde et spørgeskema. Spørgeskemaet var rettet mod et repræsentativt udsnit af borgerne i Kgs. Enghave og jeg anvender resultaterne i min analyse.

Spørgeskemaet blev sendt til 664 personer fordelt på tre næsten lige store boligområder i Kgs. Enghave. Boligområderne har forskellig fysisk og socio-økonomisk profil og forskellige trafikforhold, og vi forudsatte derfor at oplevelsen af kvarterets trafikforhold ville være forskellig i de tre områder. De tre områder er:

- P. Knudsens Gade: Her kører dagligt over 35.000 biler. Den gennemsnitlige bruttoindkomst for personer over 15 år er cirka 140.000 kr. Der er flere uden-landske statsborgere og flere arbejdsløse end i de to andre boligområder, samt en del enlige.
- Borgmester Christiansens Gade: Indtil 1988 kørte der dagligt 37.000 biler gennem gaden, mens der i dag kører 2.800 biler. Den gennemsnitlige brutto-indkomst for personer over 15 år er cirka 140.000 kr. Der er flere modtagere af indkomsterstøttede ydelser og flere pensionister og ældre, end i de to andre boligområder, samt en del enlige.
- Haveforeningen Frederikshøj: I modsætning til de to andre områder har beboerne i det helårsbeboede kolonihaveområde stort set kun

deres egen trafik. De fleste huse ligger ydermere ud til smalle stier, hvor der ikke kan køre biler. Den gennemsnitlige bruttoindkomst for personer over 15 år er cirka 180.000 kr. Der er flere børnefamilier end i de to andre boligområder.

(Danmarks Statistik, 2001).

På nedenstående billede ses de tre boligområder spørgeskemaets respondenter bor i.



Kort 2.2: Kort over de tre delområder i Kgs. Enghave. (Egen fremstilling).

Blandt de 375 personer som svarede på spørgeskemaet, var svarprocenten højest i Haveforeningen Frederikshøj (66% mod cirka 52% i de to andre områder). Fraregnet de som ifølge Post Danmark var ubekendt efter adressen, blev svarprocenten på i alt 59,6%.

Svarprocenten er god, blandt andet når man tager betragtning at spørgeskemaet var langt. Svarfordelingen er sådan, at der er flere kvinder end mænd som har svaret (59% og 42% mod 51% og 49% i Kgs. Enghave som helhed). Der er lidt flere personer over 34 år og opefter som har svaret. De højere indkomstgrupper er overrepræsenterede (46% med en personlig bruttoindkomst på over 200.000 kr. mod 27% i Kgs. Enghave som helhed). Det er især gruppen mellem 50.000 og 90.000 som er underrepræsenteret. Man kunne forvente at denne svarfordeling giver mere kritiske svar, men umiddelbart er der ikke stor forskel imellem indkomstgrupper eller køn og så svarmønstrene.

Der er flere børnefamilier som har svaret, nemlig 26% mod 20% i Kgs. Enghave generelt. Der kan være en tendens til at børnefamilierne er mere kritiske end andre, men problemet er ikke så stort at det giver grund til at vægte svarene (Bohn og Andersen, 2002).

Jeg anvender primært spørgeskemaet til at lave kørsler på de generelle levevilkår, holdninger og mobilitetsformer i bydelen. Flere gange sammenligner jeg data for de tre boligområder, idet der på nogle punkter er store forskelle. Jeg anvender ikke data om økonomiske forhold og isolerer heller ikke i forhold til helt små grupper og emner, for eksempel respondenter under 20 år i P. Knudsens Gade, som har deltaget i et arrangement i bydelen. Her bliver n-tallet, det vil sige det antal personer som procenttallet bygger på, meget lille,

hvilket giver for stor usikkerhed.

Skriftlige kilder og arkivmateriale

Jeg har anvendt en mængde skriftlige kilder, herunder officielle publikationer fra ministerier, styrelser og kommuner, avisartikler fra landsdækkende og lokale aviser, samt mindre officielt materiale i form af referater fra møder afholdt i kvarterloftsam-menhænge. De skriftlige kilder har dokumenteret sagsforløb og givet et overordnet indblik i stridspunkterne i det trafik- og bypolitiske felt.

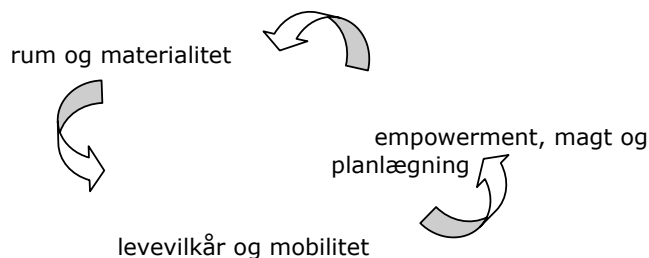
Min analyse strækker sig over en lang tidsperiode og jeg har i mine interview søgt at afdække de historiske trafikpolitiske begivenheder, som jeg formodede var af betydning for respondentens oplevelser og tanker. Det drejer sig for eksempel om Sjællandsbroens opførelse i 1959, om Holbækmotorvejens indførelse til Hvidovre i 1968, samt etableringen af Kalvebodforbindelsen.

At anvende respondenternes retrospektive fortællinger kan medføre at historierne detaljerighed og muligheden for at præcisere og afklare nogle bestemte aspekter, forsvinder. Andre gange har respondenten rekonstrueret det historiske forløb til en klar narration, der indeholder stor præcision.

Respondenternes fortællinger er blevet suppleret med et studie af Københavns Kommunes arkiv, samt med materiale fra det lokalhistoriske arkiv. Københavns Kommunes arkiv er ordnet efter vejnavne, og jeg har derfor haft nem adgang til for eksempel det faktuelle beslutningsforløb omkring P. Knudsens Gade. Breve skrevet af henholdsvis beboere og embedsmænd og forskellige planer er arkiveret, og det er spændende læsning. Den kommunale arkiveringspraksis varierer gennem tiden og jeg forventer derfor ikke at have fået et repræsentativt billede, af for eksempel kommunikationen mellem embedsmænd og beboere i forbindelse med P. Knudsens Gade. På den anden side giver materialet et rimeligt solidt grundlag for at krydstjekke, dokumentere og supplere respondenternes mange fortællinger.

TEORETISK TILGANG – Del 1

I denne del af specialet nuancerer jeg den teoretiske sammenhæng mellem rum, magt og mobilitet. Da der er relativt få teoretikere som indfanger min problemstilling, benyt-ter jeg mig af flere forskellige teoretiske inspirationskilder, illustreret som:



Jeg har illustreret de teoretiske dimensioner som en cirkel da der ikke er nogen lineær form for årsagssammenhæng. De forskellige teorier og deres genstandsfelt overlapper hinanden, og den rækkefølge jeg diskuterer dimensionerne i, har kun en praktisk betydning.

Problematikken i Kgs. Enghave er i bund og grund en rumligt baseret problematik. Jeg lægger derfor ud med at diskutere spørgsmålet om rumlige uligheder, rum og materialitet samt hvad "sted" og territorialitet er. Et led i denne proces er også at diskutere mobilitetens betydning for netop de rumlige processer. Harvey (1996; 2000) er en af de få, som når ret tæt på at indfange alle de dimensioner som jeg også ønsker at indfange, og Harveys teori har derfor en central plads i diskussionen af rum og materialitet.

Derefter går jeg over til at indfange sammenhængen mellem levevilkår og mobilitet. Jeg fokuserer på mobilitetens lokale dimension og på den måde biltrafik i bykvarterer påvirker levevilkår og bløde trafikanters mobilitetsmuligheder.

Til sidst kobler jeg de foregående indsigter op på en diskussion af planlægning og empowerment. Velfærdsorienteret planlægning, som blandt andet kvarterløftene er udtryk for, er sammen med en forståelse af empowerment et vigtigt redskab for at kunne forandre lokale sammenhænge mellem mobilitet og levevilkår.

Afslutningsvis opsummerer jeg de teoretiske diskussioner og klargør herigennem den teoretiske tilgang til analysen.

Magt og rumlig ulighed

Jeg indleder dette kapitel med at redegøre for begreberne rum, sted og mobilitet. Jeg diskuterer derefter hvilke samfundsmæssige processer der ligger bag dannelsen af rumlig ulighed og giver mit bud på hvordan det kan bringes i spil i en analyse. Endelig præciserer jeg hvordan selve produktionen af rumlighed og materialitet hænger sammen med magt og med de levevilkår som eksisterer på lokalt niveau.

Jeg berører kun sekundært spørgsmålet om tid. Tid og rumlighed er uadskillelige dimensioner af den sociale handlen. Rum produceres og betyder noget forskelligt alt afhængig af tiden. Tids-dimensionen er måske ekstra tydelig i Kgs. Enghave, idet den trafikale forværring af kvarteret er sket over en tidsperiode på omkring 30 år. Det trafikpolitiske engagement er situeret i tid og rum, og tidsdimensionen kan for eksempel influere på de forskellige generationers trafikpolitiske engagement. Min analyse af de trafikpolitiske aktiviteter er en procesorienteret analyse, som også i sig selv indeholder en tidlig dimension. Som disse overvejelser viser, er tid en dimension af min problemstilling, men det er ikke nødvendigt for den senere analyse, at foretage en større teoretisering af begrebet.

3.1 Mobilitetens magtgeometri

De teorier som jeg anvender, anskuer rum og sted som relationelt defineret. Det vil sige at rum er en intern relation mellem ting og mennesker, og mennesker imellem, og disse defineres basalt set i kraft af deres relation til andre. Selve det sociale bliver herved ontologisk defineret ved sin rumlige dimension (Simonsen, 1993). Den absolut-te rumopfattelse, hvor rum er en form for container hvor ting og mennesker opholder sig, og den relative rumopfattelse, hvor rum er afstanden mellem to punkter, for eksempel afstanden mellem virksomheders lokalisering, definerer begge rum som eksternt for de sociale processer. Disse tre forskellige rumopfattelser tilhører alle forskellige geografiske skoler og historiske perioder, men i princippet kan det samme rum anskues ud fra alle tre tilgange (Simonsen 1999).

Jeg diskuterer i det følgende hvordan mobilitet også er en magtfuld rumlig proces og stiller mig kritisk overfor tilgange som anskuer globaliseringens *flow*, som helt løsrevet fra dagligdags og lokale sammenhænge.

Flow og polarisering

Castells (1996) er en af de forskere som mest tydeligt har redegjort for hvordan ”strømmenes rum” (space of flows) udgør den dominerende rumlige strukturering af magt og funktioner i nutidens globale netværks- og informationssamfund. Strømmenes rum er primært et økonomisk transaktionsrum, som er domineret af informationstek-

nologiens processer. Jeg savner dog en mere præcis skildring af *hvad* der strømmer rundt, *hvornår* og *hvem* der i sidste ende skaber strømmenes rum.

Castells indfanger lokale steder med begrebet om ”stedernes rum” (space of places). Disse hægtes ofte af strømmenes rum. For eksempel er der i storbyer som New York og Jakarta en udtalt modsætning mellem de mennesker som tilhører strømmenes rum og som hermed er ”globally connected” og de mennesker som i stedernes rum er ”locally disconnected, physically and socially.” (Castells 1996:436).

Denne dikotomi mellem globale og lokale processer går igen i megen anden forskning, og den klassiske sociolog Tönnies indfangede i princippet nogle af de samme processer med sine begreber om *gemeinschaft* og *gesellschaft*². Jeg finder dikotomien globalt-lokalt problematisk. Den indfanger ikke altid *samspillet* mellem globale og lokale processer, herunder den måde hvorpå lokalsamfundet kan forholde sig *aktivt* i forhold til mere globale processer.

Bauman uddyber den polariseringstendens som ligger i Castells teori og finder, at muligheden for at være *frivilligt mobil* er et af nutidens væsentligste ulighedsskabende træk. De mennesker som ikke har magt til selv at vælge deres mobilitet er henviste til at leve på de præmisser som de dominerende mobile mennesker sætter. Bauman (1998) beskriver disse to samfundsgrupper som henholdsvis vagabonder og turister. Begge grupper er mobile, men på hver sin måde. Vagabonderne bliver ufrivilligt skubbet fra sted til sted, mens turisten

² For Tönnies var *gemeinschaft* (fællesskab) karakteriseret ved tætte, nære og traditionelle bånd mellem mennesker, mens *gesellschaft* (selskab) indfanger en anden type fællesskab, baseret på ydre relationer mellem mennesker, som for eksempel i arbejdsmarkedets interesse- og bytterelationer (Falk, 2000).

selv vælger sine destinationer og i øvrigt altid kan flytte sig hvis der opstår problemer.

Jeg finder Baumans teori inspirerende, især fordi jeg jo har valgt at analysere mobilitetens lokale dimension, i form af den måde biltrafikken i Kgs. Enghave sætter præmisserne for de lokale beboeres levevilkår.

På den anden side er Bauman (1998) uklar omkring samspillet mellem mobilitet som en ulighedsskabende ressource, og så andre primært økonomiske ressourcer. Erstatte forskellene i mobiliteten de økonomiske klasseskel, eller supplerer den dem blot? Min analyse af Kgs. Enghave viser jo netop et meget komplekst samspil mellem mobilitets-mæssige og økonomiske uligheder. Nogle af beboerne i Kgs. Enghave er meget mobile. De har en bil og tager på ferier til Vietnam og USA, men de lever stadig i den bydel i København med den laveste gennemsnitlige bruttoindkomst pr. indbygger, og de er stadig henviste til at leve på de præmisser som de gennemkørende biler skaber i Kgs. Enghave. Som min analyse viser, er det et komplekst samspil af årsager, der bevirker at nogle af beboerne bliver i Kgs. Enghave og kæmper for en forbedring af kvarterets trafikforhold.

Urry (2000) er en anden interessant mobilitetsforsker. I sit manifest for en ny mobilitets-sociologi: "Sociology beyond Societies", beskæftiger han sig teoretisk med mobilitet som et generelt *samfundskonstituerende* element. Mobilitet eroderer traditionelle begreber om samfundet og sætter helt nye præmisser for studiet af sociale processer.

For eksempel har samfunds- og byforskningen traditionelt set bilen som en neutral teknologi og har ikke haft øje for hvordan den stigende biltrafik transformerer civil-samfundets offentlige byrum:

"The car's significance is that it reconfigures civil society involving distinct ways of dwelling, travelling and socialising in, and through, an automobilised time-space. Civil societies of the west are societies of automobility [...] such a civil society of automobility transforms public spaces into public roads, in which to a significant extent the hybrids of pedestrians and cyclists are no longer part of that public." (Urry, 2000:59;193).

Bilisternes fleksible subjektive temporalitet er i stigende grad det grundlag som det offentlige byrum defineres på og fodgængere og cyklister lades ude. Desværre uddyber Urry ikke yderligere hvilke polariserende virkninger mobiliteten har, eller hvilke ændringer i magt og politik det medfører.

Jeg diskuterer senere mere empiriske analyser af den måde biltrafik er med til at omforme lokale sociale sammenhænge. I det følgende præciserer jeg hvordan det lokale kan forstås i samspil med mobile processer.

Sted, territorialitet og det lokale

Som jeg allerede har nævnt forstår jeg ikke det lokale som blot et residual af globalise-ringen. Det lokale skabes via dets relationer til andre territoriale niveauer og der er et *aktivt* samspil mellem niveauerne som involverer magt og rumlige strategier. Jeg an-vender det lokale som en tilgang til studiet af problemstillinger der rækker *ud over* det lokale.

De generelle problemstillinger knyttet til mobilitet og levevilkår kommer rumligt til udtryk i den fysisk og administrativt afgrænsede lokalitet Kgs. Enghave, men de defineres og skabes også i andre sammenhænge.

Min underliggende argumentation igennem hele specialet er, at en lokal tilgang til ana-lysen af generelle problemstillinger er vigtig. Det er ikke alle mennesker som er mobile og selv mobile mennesker har oftest en vis forankring i en given fysisk lokalitet i form af hus eller lejlighed, barnets daginstitution eller skole samt familie og venner. De fleste menneskers dagligdag er oftest sammensat af lokalt forankrede og mere mobile elementer (Aarsæther, 1997). Det er derfor ikke, efter min mening, forbundet med en reaktionær politik at beskæftige sig med det lokale.

Også Massey (1997) argumenterer for at ophæve dikotomien globalt-lokalt via kon-struktionen af et relationelt defineret, *globalt stedsbegreb*. De globale processer kom-mer til udtryk lokalt, i en bestemt tidslig og rumlig sammensætning:

”...spesifisiteten ved steder blir kontinuerlig reproducert, men det dreier seg ikke om en spesifisitet som springer ut av en eller annen lang og internalisert historie. [...] Det finnes en steders spesifisitet som har sitt utspring i den kjensgjerning at hvert sted er fokus for en distinkt *sammenblanding* av både videre og mer lokale samfunnsmessige relasjoner.” (Massey, 1997:317).

Masseys stedsbegreb er primært funderet på de følelser og kulturelle træk som global-isering er med til at skabe i samspil med de lokale tids- og rumlige sociale sammen-hænge.

Det relationelle stedsbegreb opløser den lidt rigide sammenhæng mellem sted og fæl-lesskab, som man for eksempel finder i nogle kommunitaristiske positioner (Fischer, 1998) og i dele af kvarterløfttankegangen. I Kgs. Enghave fremhæver kvarterplanen for eksempel elementer af kvarterets historie som kan danne baggrund for en fælles identitet i kvarteret, men som på den anden side også kan virke lokalistiske og af-grænsende fra omverdenen.

Stedsbegrebet kan anvendes til at indfange de sociale intersubjektive sammenhænge som eksisterer i en given tidslig og rumlig social situering (Simonsen, 1993). For eksempel den intersubjektivitet som de lokale aktører i Kgs. Enghave danner omkring kvarterets trafikproblemer.

For Harvey dannes sted i dialektikken mellem flow og stilstand. Steder er relationelt og socialt produceret og er ofte locus for politiske kampe:

”Places are constructed and experienced as material ecological artefacts and intricate networks of social relations. They are the focus of the imaginary, of beliefs, longings, and desires [...] They are an intence focus of discursive activity, filled with symbolic and representational meanings, and they are a distinctive product of institutionalized social and political-economic power.” (Harvey, 1996:316).

Min senere analyse drejer sig netop om hvordan magt, mening og politik væves sam-men i de lokale aktørers bestræbelser for at ændre ved trafikforholdene i Kgs. Enghave. De materielle og fysiske elementer i Kgs. Enghave får i stedskonstruktionen tilskrevet mening.

Det er vigtigt at være opmærksom på at steder også er heterogene. Selvom der blandt de lokale aktører i Kgs. Enghave, eksisterer en intersubjektiv og fælles forståelse af trafikforholdene, er der også vidt forskellige og konfliktende opfattelser. De forskellige opfattelser skyldes blandt andet, at de forskellige dele af Kgs. Enghave er produceret på forskellig vis historisk og tilskrives forskellige

betydninger. Der er for eksempel stor forskel på Haveforeningen Frederikshøj og P. Knudsens Gade. I min senere diskussion af levevilkår, argumenterer jeg netop for at menneskers levevilkår skal ses i forhold til også de fysiske kvaliteter i det omkringliggende miljø.

Problemet med mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave er i høj grad et problem som involverer magt. Til at indfange magtaspektet i relation til rumlige strategier er jeg inspireret af Bærenholdts begreb om territorialitet. Bærenholdt (2001:148) definerer territorialitet som *"en geografisk strategi hvormed mennesker og ting kontrolleres gennem kontrol af et område"*.

Strategier som sigter mod territorial kontrol, finder sted på alle niveauer fra lokalt til globalt. Ligesom mobilitet er de forbundet med rumlig magt. For eksempel er den danske trafikpolitik, de materielle trafik anlæg og de personer som dagligt er bilister, udtryk for en mobil og territorial strategi som retter sig mod rumlig kontrol og magt.

Omvendt ønsker de lokale aktører i Kgs. Enghave at generobre magten over deres eget territorie for herigennem at bremse noget af den gennemkørende trafik. De retter generelt deres territoriale strategier mod den administrativt afgrænsede lokalitet Kgs. Enghave, men for eksempel P. Knudsens Gade tillægges særlig strategisk betydning.

Opsamling

Ovenstående har jeg diskuteret flere forskellige teoretiske definitioner af blandt andet rum, sted og mobilitet. Min analyse drejer sig om hvordan den generelle problematik omkring rum, magt og mobilitet kommer til udtryk lokalt i Kgs. Enghave. I den forbindelse er Kgs. Enghave ikke alene den administrativt fastsatte lokalitet. Kgs. Enghave er også et intersubjektivt defineret sted, som dannes af de aktører som lever og handler i Kgs. Enghave. Det kommer blandt andet til udtryk ved, at de lokale aktører engagerer sig politisk for at få øget territorial kontrol over Kgs. Enghave.

Problemerne i Kgs. Enghave vokser ikke udelukkende frem "indefra" lokaliteten. Tværtimod - en lokalitet skal altid ses og analyseres i forhold til de relationer lokaliteten indgår i. For eksempel er nutidens socialt belastede boligområder ofte blevet belastede på grund af strukturerne i den kommunale boliganvisningspraksis, og trafik-belastede lokalområder indespærrede fordi andre har skabt sig mere mobilitet.

3.2 Den marxistiske byteori

De marxistisk orienterede teorier indfanger fint de materielle ulighedsdimensioner i byudviklingen og Harvey har igennem næsten hele sin produktion behandlet spørgsmålet om en "retfærdig" rumlig udvikling.

I 1970'erne fik marxismen en genkomst i geografien og samfundsvidenskaben (Peet, 1998). Geograferne anvendte blandt andet marxismen til at reagere mod den kvantitative og positivt orienterede geografi og mod Chicagoskolens humanøkologi. En af reaktionerne kom til udtryk i udviklingen af den radikale

geografi, som Harvey blandt andre var en del af. En anden reaktion var den humanistisk marxistiske og til dels fænomenologiske geografi som blandt andre Lefebvre og til dels Simonsen repræsenterer.

I bygeografien blev marxismen anvendt til at kritisere specielt Chicagoskolen, som forskede i hvordan forskellige lokalsamfund i storbyerne 'tilpassede' sig byrummet. For eksempel hvordan arbejderklassen anvendte byrummet og hvordan segregeringen i byen opstod på grund af forskellige tilpasningsprocesser til det fysiske miljø. Chicago-skolens analyser er som samlebetegnelse blevet kaldt humanøkologiske, fordi de så rum som delvist determinerende for de urbane livsformer og sociale processer.

I modsætning til den humanøkologiske synsvinkels mere lukkede bybegreb, kunne marxismen forklare byernes uligheder, i form af nye bolig- og erhvervsområder, segregering og dårlige vilkår for arbejderbevægelsen, som et led i den samlede kapitalistiske samfundsudvikling. Urbane bevægelser i byerne reagerede imod de ulige levevilkår og på denne måde blev arbejderbevægelsens kampe transformeret til politiske bykampe. Kampen for ejerskab over produktionsmidlerne blev delvis forflyttet til "kampen om rum". For kapitalismen er produktionen af, og investering i, rum, en nødvendighed for at den kan overleve (Lefebvre, 1991; Harvey, 1996). Rum bliver på denne måde en variabel som indgår i den generelle kapitalistiske optimeringsproces og byerne anskues som centre for kapitalens koncentration i tid og rum.

I begyndelsen af 1970'erne publicerede nogle af de første marxistisk orienterede by-forskere – Castells, Harvey og Lefebvre. De trækker på forskellige dele af marxismen og har hver deres fokus på de bymæssige problematikker. Ud fra en strukturel marxistisk tilgang studerede Castells de sociale bevægelser i byerne, Lefebvre studerede hverdagslivets praksis, og Harvey de urbane ulighedsprocesser ud fra en historisk-materialistisk tilgang.

Lefebvre

Jeg skitserer kort hvordan Lefebvre på præcis vis begrebsliggjorde de forskellige elementer i rumlig produktion. Harvey anvender dele af Lefebvres teori og afsnittet fungerer derfor også som baggrund for min efterfølgende diskussion af Harveys teori.

I "The production of Space" diskuterer Lefebvre (1991) hvordan rum produceres og hvilke konsekvenser det har for dagliglivet i byerne. Lefebvre var filosof og anvendte Marx' praksisteori og den politisk-utopiske orienterede marxisme. Lefebvre stod hermed i modsætning til Althusser's økonomiske strukturalisme (Tonboe, 1993).

Modsætningerne i de kræfter som producerer rum nuancerer Lefebvre ved at introducere en dialektisk triade, hvorigennem den individuelle menneskelige og kropsligt rumlige hverdagspraksis indfanges i samspil med den kapitalistiske produktion af rummet (Lefebvre, 1991:38f). Den dialektiske triade består af:

- Rumlig praksis: produktion og reproduktion. Det *erfarede* rum beskriver de daglige rumlige praksiser som kommer til udtryk i samspillet mellem produktion og reproduktion. For eksempel dagliglivet i byernes boligkvarterer og livet i et trafikbelastet område. Den rumlige praksis domineres af rummets repræsentationer, men det er Lefebvres utopi og håb, at repræsentationernes rum får mere magt.

- Rummets repræsentationer: Selve begrebsliggørelsen af rummet. Det *begrebne*, forestillede rum indfanger især arkitekternes og videnskabsmændenes og planlæggeres syn på rummet, og kommer for eksempel til udtryk i rummets materialitet, byplaner og zonenlovgivning. Det er rummets abstrakte og homogeniserende repræsentationer som i stigende grad dominerer bylivet og hermed også repræsentationernes rum.
- Repræsentationernes rum: Hvordan rum opleves. Det *levede* rum begrebsliggør sociale gruppers tilegnelse og erobring af rum. Det levede rum kommer især til udtryk i beboeres og kunstneres dannelse af differentielle ”mod-rum”. Modrum kan i Lefebvres terminologi blandt andet være rum til musik, festivaler og anderledes-hed.

Denne nuancering af dimensionerne i den rumlige praksis mener jeg er udmærket at anvende på mikro-niveau. For eksempel kan modstillingen mellem det begrebne og det levede rum anvendes i en analyse af arkitekters og beboeres holdning til rumlig praksis.

Centralt i Lefebvres teori er modsætningen mellem brugsværdi og bytteværdi. Kapital-en tilegner sig rummet og skaber et abstrakt, homogent rum for at skabe bytteværdi, men i denne proces underminerer kapitalismen sine egne muligheder for reproduktion. Dette gør den fordi beboere og arbejdere, som skal konsumere rummet via blandt andet boligforhold og almindelige naturressourcer, såsom rent vand, får dårligere hver-dagslivsbetingelser, hvis rummets brugsværdi mindskes. Brugsværdiens vigtighed skal

ifølge Lefebvre opprioriteres: *”Use value constitutes the only real wealth, and this fact helps to restore its ill-appreciated importance.”* (Lefebvre, 1991:343)³.

Under overfladen indeholder kapitalismens homogene og abstrakte rum dog mange modsætninger, for eksempel de sociale uligheder som kommer rumligt til udtryk:

”...spatial contradictions ”express” conflicts between socio-political interests and forces: it is only in space that such conflicts come effectively into play, and in so doing they become contradictions of space.” (Lefebvre, 1991:365).

For at højne rummets brugsværdi og bringe den kapitalistiske produktion af abstrakt rum på tilbagetog, skal der være bedre mulighed for at producere det Lefebvre kalder differentielt rum. I differentielle ”mod”-rum vil der være plads til hverdagslivets repro- duktion (Lefebvre, 1991:383). Differentielle rum er primært rum hvor der er plads til kulturelle aktiviteter, anderledeshed og forskellighed. Ofte er differentielle rum ekskluderede, men målet er at differentielle rum, som for eksempel shanty-towns (Lefebvre, 1991:373), skal anerkendes og være mere tydelige i samfundet.

Lefebvre undgår at præcisere materialiteten i de differentielle rum og jeg savner lidt mere realistiske overvejelser om hvilken ramme for social handlen materialiteten sætter. For eksempel udvikles der vel også normer og strukturer som kan virke hæmmende for en vedblivende produktion af forskellighed -

³ Den skelnen mellem kapitalismens abstrakte rum og et mere oprindeligt rum, indfanges også af bestemmelsen af kapitalismens rum som sekundær natur og det oprindelige rum som primær natur. Det abstrakte rum (og hermed den sekundære natur) producerer et instrumentelt og fremmedgjort rum uden plads til forskelligheder (Lefebvre, 1991:371).

selv i en shanty-town? Det spørgsmål forbliver uafklaret, og jeg vil derfor sætte spørgsmålstegn ved om differentielle rum vedbliver med at have en høj brugsværdi og være et godt hverdagsmæssigt reproduktionssted.

3.3 Rum, bygget miljø og retfærdighed

Harveys historisk-materialistiske teori kan belyse flere af de rumlige aspekter i min diskussion af sammenhængen mellem levevilkår og mobilitet. I "Justice, Nature and the Geography of Difference" kobler Harvey (1996) eksplicit kapitalismens produktion af urbane sociale uligheder sammen med de miljømæssige uligheder. Senere i "Spaces of Hope" præciserer Harvey (2000) sit begreb om retfærdighed til at indeholde en række universelle dimensioner, herunder retten til at producere sig eget rum og især retten til ikke at være udsat for et belastende miljø.

Harvey har mere fokus på materialitet end Lefebvre. Harvey betragter ligesom Lefebvre rum som socialt skabt, men fokuserer også på at rum sætter nogle rammer for politiske og økonomiske processer:

"...spatial and ecological differences are not only constituted by but constitutive of what I shall call socio-ecological and political-economic processes." (Harvey, 1996:6).

For eksempel konstituerer et rigt lokalsamfund nogle andre sociale processer end et socialt- og miljøbelastet lokalområde gør.

Hvor Lefebvre gik helt ned på det individuelle niveau og analyserede den kropslige dannelse af rumlighed i hverdagslivet, bevæger Harvey sig ikke ret meget længere ned end til lokalsamfundsniveauet. Selvom han i sin seneste bog diskuterer kroppen som akkumulationsstrategi (Harvey 2000), vedbliver kapitalismens produktion af en urban ulige udvikling at være hans primære fokus.

Harvey udvikler en relationel og dialektisk tilgang til rummets produktion. Rummet skabes i en dialektik mellem relationelle modsætninger - mellem kapital og arbejder, mellem universelle og partikulære processer og mellem globale flow og mere steds-bunde "varigheder" (permanences) (Harvey, 1996:7f).

Ved at tage det dialektiske udgangspunkt, afviser Harvey flere poststrukturalistiske og postmodernistiske tilgange samt rumlig idealisme. Fordi vi har så meget *flow* og *flux*, betragter Harvey det som særlig vigtigt at analysere de institutionelle strukturer og *varigheder* som sætter sig rigtig fast i tid og rum. Varighederne og -strukturene ud-gøres ofte af materialitet og "ren beton" og sætter nogle rammer for menneskelig handlen. Varighedernes betydning for menneskelig handlen gør det særligt vigtigt at analysere deres signifikans og magt, samt arbejde på at skabe så gode varigheder som muligt (Harvey, 1996:8).

Harvey har en materialistisk, dialektisk og relationel ontologi, mens han epistemologisk erkender at viden skabes relationelt og diskursivt og derfor er af mere konstruktivistisk art. Det er i denne dialektik mellem nogle "objektive" materielle (primært økonomiske) relationelt skabte livsvilkår og en mere diskursiv betydningsdannelse, at Harveys teori-begreb minder meget om Bourdieus. Bourdieus habitusbegreb anvendes da også direkte af Harvey til at

forklare hvordan objektive livsvilkår påvirker aktørers habitus og handlingspotentiale, som dog igen tenderer mod at genskabe de samme objektive livs-vilkår (Harvey, 1987). På denne måde søger Harvey, ligesom Bourdieu, at afvise en form for vulgær marxisme, hvor det er økonomien som determinerer den menneske-lige handlen og bevidsthed. Jeg mener at Bourdieu når meget længere end Harvey, i udviklingen af et differentieret analyseapparat som indfanger ikke-substantialistiske klasseanalyser. For mig at se hænger Harvey stadig fast i, at det er de økonomiske relationer, kapitalismen og alt hvad den fører med sig, som skaber menneskers livsvilkår.

Det byggede miljø

Selvom Harvey langt hen af vejen er enig med Lefebvre i dennes teoretisering, er en af disputerne netop spørgsmålet om urbanitet. Lefebvre er ikke helt klar i forhold til om urbanitet er en *livsform* eller også *byen* som form, og ender med at mene at urbanitet-en producerer det industrielle samfund. I modsætning hertil er Harvey meget opsat på at skelne mellem byen som bygget form og urbanitet som et specifikt sæt af sociale relationer (Harvey, 1973:304). Harvey ser også urbaniteten som en blandt mange andre strukturer, der alle er skabt af kapitalismen. Af samme grund bliver en skelnen mellem by og land ophævet, idet alt er præget af den kapitalistiske proces.

Kapitalismen overlever ved at ekspandere geografisk, enten ved at anvende nyt rum eller ved at optimere anvendelsen af det samme rum. Byen som bygget miljø er en af de måder kapitalismen kan redde sig ud af en overakkumuleringskrise. For at forklare denne proces præciserer Harvey en teori om kapitalismens tre kredsløb.

I det primære kredsløb investeres kapitalen i den primære produktion. Efter at profit-mulighederne i det primære kredsløb er udtømte, investerer kapitalen i det byggede miljø, som hermed repræsenterer fikseret kapital. Det kan for eksempel være motor-veje, boligbyggeri og så videre, som først giver et afkast på lang sigt, men som på kort sigt forbedrer og understøtter profitmulighederne i den primære produktion. Blandt andet via sine regler for byplanlægning spiller staten en afgørende rolle for udviklingen af det byggede miljø. Et tertiært kredsløb består af kapitalens investeringer i for eksempel videnskab, teknologiudvikling og uddannelse. Disse investeringer støtter igen op om den primære produktion.

Anlæggelsen af veje og vilkårene for bilernes fremkommelighed gennem Kgs. Enghave kan på denne måde anskues som afgørende for kapitalens merværdirealisering og som et produkt af cirkulationen af værditilvækst. Vejanlæggene, og det byggede miljø generelt i byen, kan ses som udtryk for den "herskende classes" magt og vedvarende jagt på profit.

Rumlig ulighed og velfærd

Kapitalismens dannelse af en ulige rumlig udvikling skaber meget forskellige vilkår for rumlig produktion og reproduktion. I "Spaces of Hope" (2000) viser Harvey gennem især tre case-studier (det sydlige centrale Los Angeles, det indre Baltimore (hvor Harvey selv har boet), og Hamlet, North Carolina (hvor arbejderne på en fabrik inde-brændte), hvordan miljøproblemer, sociale problemer og alle mulige andre problemer på skræmmende vis går hånd i hånd. Nogle samfundsgrupper har magten til at skabe sig "gode" rum, mens andre er henviste til at bo i fattige områder af byen hvor problemerne koncentrerer.

"Kontrollen over rummets organisering og retten til brug af rummet blir avgjørende redskaper for reproduksjonen av samfunnsmessige maktrelasjoner. Staten, eller andre samfunnsmessige grupperinger så som finansfolk, entreprenører eller hus-eiere, kan slik ofte skjule sin makt til å bestemme den samfunnsmessige reproduksjonens form bak den tilsynelatende nøytraliteten i den makten de har til å organisere rummet." (Harvey, 1997:85).

Harvey skitserer hvordan forskjellige samfundsgupper har vidt forskjellig magt til at organisere rum. Lavindkomstgrupper er normalt *fanget* i rum som andre har produce-ret. De kontrollerer ikke selv deres rum, men skal bestandigt generobre det og gøre krav på det som brugsværdi. De ejer heller ikke deres bolig som ellers er en naturlig del af det at besidde rumlig og materiel værdi (Harvey, 1987).

Velhavende grupper ejer derimod de basale reproduktionsmidler, de har egen bolig og bil, og rigelig økonomisk kapital. De ejer en stabil kerne af forbrugs- og reproduktions-rum som også indeholder værdifulde æstetiske, symbolske og kulturelle ressourcer. Sådanne "rigmandsghettoer" beskæftiger sig derfor mere med det byggede miljø som bytteværdi, og søger at gøre området så attraktivt for omverdenen som muligt. Som Harvey så fint opsummerer:

"Jeg har en mistanke om at grunnen til at kombinasjon bil og eget hus er så attraktiv, er at den sikrer en individualisert evne til at på samme tid å kunne kommandere og beskytte rummet. De som er utan pengemakt, må definere sine territoriale rettigheter på annen måte." (Harvey, 1997:99).

Denne kamp om at definere territoriale rettigheder kan også ses i Kgs. Enghave, hvor de lokale aktører arbejder på at ændre trafikgennemstrømningen igennem deres område.

Det fleksible akkumulationsregime er Harveys begreb for nutidens politisk-økonomiske processer, der har afløst fordismens overakkumuleringskrise og mere stive og udtjente produktionsrelationer. På denne måde indplacerer Harvey postmodernismen i en mere traditionel marxistisk ramme, hvor den postmodernistiske kulturelle-æstetiske udvikling, ses som en spejling af de nye kapitalistiske produktionsbetingelser (Harvey, 1987).

Ifølge Harvey er den territorielle kamp særlig påtrængende i nutidens interurbane konkurrence og fleksible akkumulation, hvor det er vigtigt at kontrollere rummet som en kilde til symbolsk magt (jævnfør Bourdieu). Dette skaber ulighed i byerne. I Danmark kan man for eksempel anskue hele tanken bag Ørestaden som udtryk for dansk entreprenuriel planlægning. Klasse modsætningerne og den ulige rumlige udvikling som følger, skaber fremmedgørelse og en "*sparkling running guerilla warfare over who appropriates and controls various spaces of the city*" (Harvey, 1987:278).

Denne socialistiske kritik af rummets uligheder og de økonomiske kræfters dannelse af rummet, er efter min mening en god brugbar ramme at se byens overordnede udvikling indenfor. Samtidig er perspektivet lidt ensidigt. På trods af økonomiens centrale rolle også i den danske byudvikling, går staten rent faktisk også ind og allokere økonomiske midler til belastede bykvarterer. For eksempel er kvarterløftprogrammerne et udtryk for at bypolitikken også kan være socialt orienteret.

Jeg vil i det følgende se på hvilke overvejelser marxistisk orienterede byforskere gør sig, i forhold til at skabe en bedre by med færre uligheder. At disse overvejelser ikke er så præcise, diskuterer jeg også nedenfor.

Rumlige empowerment og ”oprørske arkitekter”

Magten til at producere sit eget rum er et centralt element i en begrænsning af de rumlige uligheder. I et empowermentperspektiv drejer det sig derfor om at blive bevidst omkring de relationer som skaber den rumlige praksis. Som Harvey opsummerer:

”Those who have the power to command and produce space possess a vital instrumentality for the reproduction and enhancement of their own power. Any project to transform society must, therefore, grasp the complex nettle of the transformation of spatial practices.” (Harvey, 1987:265).

De rumlige uligheder danner en potentiel baggrund for oprør og ”militant partikularis-me” med udgangspunkt i lokale problemer. Det er vigtigt at oprør med udgangspunkt i lokale problemer formår at overvinde den lokale orientering og formulere sine mål uni-verselt. Det afgørende spring kan formuleres som det at gå fra ”NIMBY” (Not in *My* Backyard) til ”NIAB” – (Not in *Anyones* Backyard).

I NIAB retorikken ligger der et universelt krav om at for eksempel trafik bliver regnet som et levevilkårsproblem i *alle* lokalområder. Miljøbevægelser, lokale borgergrupper og lignende, kan med udgangspunkt i lokale problemer, skabe baggrund for generelle krav.

NIAB-begrebet kan nuanceres med nogle af diskussionerne omkring begrebet social kapital (Woolcock, 1998; Bourdieu og Wacquant, 1992; Bærenholdt og Aarsæther, 2001; Hulgaard, 2000; McClenaghan, 2001). Der er ikke enighed om hvad social kapital er, men med inspiration fra Bourdieu, definerer jeg social kapital som aktørers netværksrelationer. Netværksrelationer der rækker ud over lokalområdet kan være en vigtig komponent i en NIAB-strategi, og jeg vender tilbage til dette senere.

Harveys (1996:235) begreb om ”spatial empowerment” dækker over den proces hvor lokalsamfund kæmper og får opfyldt rettigheder, herunder magten over deres eget rum. Det defineres ikke hvad den rumlige empowerment mere præcist går ud på, hvilket måske skyldes at Harveys generelle fokus er på de overordnede processer i kapitalismens ulige geografiske udvikling. Som Lefebvres teori om at folk skal generobre rummet og skabe differentielle rum hvor der er plads til musik, festival, det fremmede og det anderledes, har Harvey også en ide om at frigørelse hænger sammen med dannelsen af rum for forskellighed:

”Emancipation should mean opening up the production of difference, even opening up terrain for contestation within and between differences, rather than suppressing them.” (Harvey, 1996:433).

Foucaults begreb om heterotopia indfanger ud fra en helt anden tilgang, også de rum som er anderledes og som skaber kontrast til almindelige rum (Foucault, 1986). Der er dog ikke noget eksplicit emancipatorisk element i Foucaults analyser, og det hetero-topiske rum har derfor ikke umiddelbart samme formål som hos Lefebvre og Harvey.

Harveys udvikling af en dialektisk rumlig utopi er interessant, fordi han medierer mellem utopien som udtrykt i en fast spatial form og utopien om frigørelse (*emancipation*) alene som bevidsthed. Emancipation er en kontinuerlig proces og ikke noget der skabes via en revolution en gang for alle.

”Emancipatory politics calls for a living Utopianism of process as opposed to the dead

Utopianism of spatialized urban form. [...] a Utopianism of pure process, untrammelled by the materiality of things and permanences, of spatial forms and material constructs, can [not] liberate the human spirit into a dematerialized world – a virtual reality – where self-realization is understood abstractly and ideally as a purely mental act. Opposed to this is an understanding that the dialectics of the imaginary and the material, of spatial forms and temporal processes, constitute the fundamental and inescapable metabolic state of all human being.” (Harvey, 1996:436).

Det kan ikke lade sig gøre at bygge en utopi på de materielle forhold alene, idet det sociale liv ikke kan reguleres via materialitet. Hvor velmenende de aktører og proces-ser som har skabt en spatial form, end har været, vil de altid blive indfanget af en form for tvingende materialitet:

”Utopias of spatial form are typically meant to stabilize and control the processes that must be mobilized to build them. In the very act of realization, therefore, the historical process takes control of the spatial form that is supposed to control it.” (Harvey, 2000:173).

Det er dette aspekt af materialet som lukkethed (*closure*), som Lefebvre ikke fangede. Materialet fastfryser nogle menneskelige intentioner og processer i tid og rum, hvilket er en autoritativ handling. For Lefebvre ville selv de differentielle rum blive ved med at være åbne og frie.

”For him, the production of space must always remain as an endlessly open possibility. The effect, unfortunately, is to leave the actual spaces of any alternative frustratingly undefined. Lefebvre refuses specific recommendations... He refuses to confront the underlying problem: that to materialize space is to engage with closure (however temporary) which is an authoritarian act.” (Harvey, 2000:182f).

Arkitekter og utopister har gennem historien forsøgt at skabe de ideelle materielle rammer for livet i byerne. For eksempel Howards ”Garden city of Tomorrow” og i en anden boldgade Le Corbusier og den funktionalistiske byplanlægning. Selvom arkitekternes og utopisternes ideer med arkitekturen og materialet oprindeligt var fri-gørende, gælder det dog altid, at materialiteten på et eller andet tidspunkt også kommer til at sætte nogle problematiske rammer for menneskers liv. Harvey løser dette problem ved at formulere en *dialektisk* utopisme.

”The dialectic is ‘either/or’ not ‘both/and’. What the materialized utopianism of spatial form so clearly confronts is the problematics of closure and it is this which the utopianism of the social process so dangerously evades... The task is to pull together a spatiotemporal utopianism – a dialectical utopianism – that is rooted in our present possibilities at the same time as it points towards different trajectories for human uneven geographical developments.” (Harvey, 2000:196).

Den dialektiske utopisme fungerer via menneskers praktiske omgang med de strukturer og varigheder de er omgivet af. Menneskelig praksis medieres gennem de ting den producerer, vedligeholder og opløser, og den eksisterer på baggrund af materiel basis af varigheder, som kan være alt lige fra magtstrukturer, institutioner, netværk til materielle ting (Harvey, 1996:418).

Især ”oprørske arkitekter” (*insurgent architects*) kan arbejde ud fra principperne i den dialektiske utopisme og hele tiden søge at gøre rummet til et bedre sted. Oprørske arkitekter kan blandt andet være embedsmænd og privatpersoner. De er med til at designe forestillingen om hvilket bygget miljø vi vil have, og repræsenterer derved en ”empowered” person, det vil sige en person der er bevidst om de strukturer og handle-muligheder som kan ændres.

”Spaces of hope” fungerer som Harveys personlige opråb til alle om at gå imod kapitalismens ulige rumgeografi, ved at være oprørske arkitekter. Vi opfordres til at tænke over hvilken verden vi gerne vil leve i, og starte en mobilisering for

forandring.

Harvey peger på at staten gennem forskellige institutioner, kan hjælpe med til at sikre mulighederne for en nuanceret rumlig produktion, samt universalisere og understøtte lokale behov for differentielle rum. At Harvey ikke diskuterer planlægning og politik-dannelser yderligere, kan være begrundet i den amerikanske kontekst hans teori er udviklet i, samt i hans lidt sort-hvide verdensbillede, hvor det er svært at se et egentligt alternativ til socialismen. Hvad med for eksempel de socialdemokratiske velfærds-staters sociale medborgerskab og institutionaliserede rettigheder som blandt andet Esping Andersen (1990) har beskrevet? Og den danske bypolitik, som langt fra er perfekt, men som alligevel prioriterer kvarterløft og søger at skabe rum som bygger på de lokale ønsker?

Som pendant til Harveys meget spændende casestudier fra USA, ville det være rart at få nogle eksempler på lokalområder eller bevægelser hvor det rent faktisk er lykkedes at danne ”dialektisk utopiske rum”. Den amerikanske miljøbevægelse nævnes som et eksempel, men der må da også være nogle andre mere lokalt funderede cases?

Retfærdig rumlig udvikling

Underliggende i hele Harveys teori er forestillingen om en retfærdig rumlig produktion. Retfærdighed drejer sig *ikke* om at vi alle skal være ens. Der skal netop være rum til forskellighed, ligesom også Lefebvre understregede. Sat lidt på spidsen drejer retfærdighed sig om, at vi alle får lov til at producere og kontrollere rum, som ikke er underlagt kapitalismens magt. I sin præcisering af retfærdighedsbegrebet, opskriver Harvey (2000) nogle universelle rettigheder som oprørske arkitekters dannelse af differentielle rum kan tage afsæt i. Flere af de 11 universelle rettigheder stammer fra allerede formulerede menneskerettighedserklæringer og den engelske grundlov, men de følgende to retter sig eksplicit mod dannelsen af rum og opvejningen af rumlig ulighed:

- Rettigheden til at producere rum dækker over muligheden for at ”stemme med fødderne” og have mobiliteten til selv at bestemme hvilken lokalitet man vil op-holde sig på. Samtidig betyder det også:

”... the right to reconstruct spatial relations (territorial forms, communicative capacities, and rules) in ways that turn space from an absolute framework of action into a more malleable relative and relational aspect of social life.” (Harvey, 2000:251).

- Retten til at leve i et ordentligt og tilfredsstillende (*decent*) og sundt miljø, skal rette op på den stigende uretfærdige lokalisering af miljømæssige problemer.

I analysen af de ”oprørske arkitekter” i Kgs. Enghave, er jeg inspireret af det teori-apparat som jeg har diskuteret her. Harveys dialektiske tilgang tilbyder en god ramme til at forstå byomdannelsesprocesser i. Oprør starter ofte med afsæt i lokaliteter, som mennesker finder utilfredsstillende. Med sit begreb om ”closure” når Harvey frem til at materialiteten, ligemeget hvor god den er på dannelsesstidspunktet, også vil sætte nogle begrænsninger, som efterfølgende dialektiske rumomdannelse kan bygge på.

Materialitetens betydning

Harvey definerer både rum og sted som socialt produceret, men han tilføjer et mate-rielt element qua hans begreb om det byggede miljø. Ved hans dialektiske

formulering om at materiellet ikke er styrende og at rummet er socialt skabt, tager han fint stilling til spørgsmålet om materialitetens betydning for menneskers daglige eksistens.

Jeg finder spørgsmålet relevant fordi problematikken i Kgs. Enghave jo drejer sig om materialiteten i kvarteret, i form af selve trafikantlæggene, samt de daglige trafikanter der også virker som en uforanderlig struktur. Jeg mener at Harvey tilbyder et nuance-ret teoretisk billede på hvordan materialiteten kan forstås, men jeg vil alligevel kort dvæle ved et par andre opfattelser af materialiteten.

Den norske marxistiske, fænomenologiske og Sartre-inspirerede sociolog Østerberg taler i stedet for rum, om materiel. Materiellet defineres som de fysiske elementer der indgår i et samspil med det sociale, og bliver til et socio-materiel:

"Materien – som kaldes "natur" når den ikke bærer spor etter menneskers virksomhet – blir preget av samfunnslivet, den blir til socio-materie. Omgivelserne fremstår som et sosio-materielt handlingsfelt, hvor sosio-materien på et vis benytter sig til menneskene i feltet, som svarer tilbake gjennom sin atferd." (Østerberg, 1998:27).

Østerberg betragter, med henvisning til Sartre, materiellet som et trægt handlingsfelt. Materiellet formidler tidligere tiders klasse- og magtstrukturer, og indeholder derfor en mening og "taler" til dens tilhørere. Materiellet skaber ofte afmagt. For eksempel kan vi, når vi hører radioavisens nyhedsformidler, kun lytte og ikke protestere, hvis der er noget vi er uenige i. Vi kan skrive et kritisk læserbrev i avisen, men ikke gå imod den fakticitet at radioen udøver en omfattende magt ved at definere virkeligheden (Østerberg, 1971).

På grund af Østerbergs marxistiske udgangspunkt, er der nogle paralleller til Harveys teori. For eksempel minder udsagnet om at materiellet tjener den lille herskende klasses magt, en del om Harveys teori om det byggede miljø. Harvey er nuanceret i forhold til at indfange en dialektisk rum-produktion hvor mennesker aktivt producerer rummet i samspil med de materielle rammer der allerede er sat. I modsætning hertil er Østerberg mere optaget af hvordan materiellet "taler" til mennesker og hvordan mennesker oplever materiellet. Jeg finder Østerbergs begreb om det socio-materielle træge handlingsfelt anvendeligt til at opfange materiellets betydning i Kgs. Enghave.

Det er for eksempel interessant at se bilen som et materiel der kan styrke ens magt overfor omverdenen og udsende signaler om at man ikke er sårbar. Bilen som materiel fakticitet kan bruges i en magtudøvelse overfor fodgængere som er langt svagere og truet direkte på kroppen (Østerberg, 1998). På samme vis kan vejanlæg anskues som en uomgængelig materialitet der udstråler biltrafikanternes magt. Antagelserne om at materiellet sender et budskab til dets brugere kan i yderste konsekvens anvendes til at planlægge det sociale via materiellet. Det afspejles for eksempel i de danske kriminal-præventive forsøg på at oplyse Strøget i København, for at hindre kriminalitet.

I Foucaults magtanalytiske univers kan indretningen af rum også anvendes til magt og disciplinering. I "Discipline and Punish" (1991) anvender Foucault panoptikonet som eksempel på, at overvågningen til sidst internaliseres i den enkelte fange. Typisk for Foucault er det afgørende hvordan rumlig arkitektur *anvendes*, og det er de sociale praksiser omkring og igennem det arkitektoniske rum som afgør rummets funktion (Foucault, 1984). Udformningen af rum er en del af de eksisterende samfundsmæssige magtdiskurser, men Foucaults anti-essentielle tilgang gør, at han ikke på forhånd har en teori om hvilke sociale uligheder rummet er udtryk for – det bliver afgjort i den enkelte

dekonstruktivistiske analyse (Foucault, 1986).

Tonboe (1993) har argumenteret for at det materielle rum har en selvstændig onto-logisk status og har søgt at udvikle et mere selvstændigt materielt rum end Østerberg. Man kan med Durkheim mene at det er uholdbart i en sociologisk teori at have en materiel ontologi, fordi der til sociale problemer må findes sociale årsager (Durkheim, 1982:60f). Simonsen (1996) præciserer også på glimrende vis hvordan materiellet faktisk ér socialt produceret og hele tiden indgår i en social kontekst ved at det bruges og der tilskrives mening til det.

Diskussionen om hvor stor vægtning man tillægger materiellet, og hvor selvstændig betydning det får lov at have, er interessant. Det er efter min mening givende – også i samfundsvidenskabelig teori – at tillægge materiellet en stor betydning, i hvert fald når man for eksempel studerer lokale trafikpolitiske processer. Materiellet er socialt produceret og tilskrives mening. Forskellige mennesker tilskriver for eksempel trafik anlæg forskellig betydning i tid og rum. På landet kan trafik for eksempel være velkomment, mens det i byerne ofte ikke er det.

3.4 Sammenfatning

Alt i alt tilbyder Harvey en teori, der er meget anvendelig til besvarelse af min problemformulering. Hans teori befinder sig primært på et overordnet samfundsmæssigt niveau, men kommer også ned på lokalsamfunds og individuelt niveau. Hans teori appellerer til at forstå og modstå kapitalismens rumlige dominans og teorien giver nogle gode briller igennem hvilke jeg kan analysere: a) hvordan rummet i Kgs. Enghave er skabt af samfundsmæssige økonomiske processer b) hvordan omdannelse af materialitet sker i et nuanceret dialektisk perspektiv c) hvordan sociale og miljømæssige uligheder spiller sammen og sætter forskellige vilkår for dagliglivet i byens lokaliteter.

I opsummeret form kan man sige at ressourcetsvage lokaliteter har dårligere mulighed for at erobre og hermed producere deres eget rum. Det marxistisk orienterede teoriunivers har et eksplicit magtperspektiv og danner en god basis for besvarelsen af min problemformulering.

Men jeg vil gøre opmærksom på to problemer ved Harveys ellers udmærkede teori. Det drejer sig i første omgang om baggrunden for hvad der skaber ulighed og potentiale for oprør. Harvey hæfter hele ulighedsdannelsen op på den kapitalistiske proces og hermed på de økonomiske uligheder. Jeg vil mene at faktorer som ulighed i køn, race, livsstadie, alder, livsform – og for eksempel mobilitetsmuligheder - også skal inddrages. Det er min opfattelse, at det ikke kun er de økonomiske muligheder som bestemmer menneskelig eksistens og velfærd. Man skulle ellers mene at Harvey, i sin byggen på Bourdieus teori om habitus og differentierede ulighedsstrukturer, har en åbning imod en ulighedsteori som ikke kun bygger på økonomiske strukturer. Men så langt vil Harvey ikke gå. Det er stadig den rene marxistiske teori som danner basis for hans betragtninger.

Et andet element, nemlig det individuelle og subjektive rumlige niveau, er også stadig forholdsvis ubesvaret. I mine interview med aktører i Kgs. Enghave, afdækkede jeg blandt andet respondenternes refleksioner over deres dagligdag. Til denne mere fænomenologiske del af min analyse, anvender jeg Simonsens (1993) teoretisering.

Den rumlige dimension af social praksis

Simonsen (1993; 1996; 1999) beskæftiger sig med den menneskelige handlen rum-lige dimension og hendes fænomenologiske og eksistentialistiske tilgang åbner op for indfangelsen af de multifacetterede kontekstuelle elementer, herunder køn, alder, livs-form og lignende, som ikke er så tydelige i Harveys overvejelser om produktionen af rummet.

Med baggrund i blandt andre Lefebvres udvikler Simonsen en rumlig handlingsteori og præciserer hvordan rummet er en ontologisk dimension af den menneskelige handlen, samt hvordan rum-tidslig kontekst og ”siterethed” danner grundlag for epistemologi og teoridannelse.

Heideggers fænomenologiske spørgsmål om at ”være i verden”, danner blandt andet baggrund for præciseringen af, at den sociale rumlige praksis altid foregår i en kon-tekst og at de to ting ikke kan adskilles. Det kontekstuelle element henter Simonsen blandt andet fra Giddens’ strukturteori og ”locale” begreb. Begrebet om ”locale” indfanger netop rummet defineret ved interaktion og praksis. Konteksten er *”et stykke socialt konstrueret tid-rum, hvori tid-rum begreber også selv spiller en social konstruktiv rolle”*. (Simonsen, 1999:19).

Empirisk anvender Simonsen blandt andet sin teori til at udvikle en nuanceret livs-formsanalyse hvor den menneskelige handlen i sine *”aspekter af intentionalitet, regel-følge, meningsfuldhed og intersubjektivitet”* analyseres og indskrives i en social kon-tekst (Simonsen, 1993:170).

I Simonsens teoretisering om den sociale praksis’ rumlige dimension, er det materielle fysiske miljø (det byggede miljø hos Harvey) ikke særlig tydeligt. De materielle omgivelser indgår på lidt uklar vis i konteksten for den sociale handlen, men det primære i Simonsens stedsbegreb er, at mennesker skaber deres egen og intersubjektive rumlighed gennem daglig eksistens, adfærd og tanker. Et magtperspektiv eller emancipatorisk element er også, delvist qua den fænomenologiske, eksistentialistiske tilgang, nedtonet.

En mediering – ressourcers rumlige dimension

Jeg betragter Simonsens vægtning af de intersubjektive elementer i rummets produktion som et vigtigt supplement til Harveys mere strukturelt orienterede teoriunivers. Jeg vælger at lade de to teorier supplere hinanden, om end mit udgangspunkt er i Harveys marxistisk orienterede teori, fordi jeg ser en fare i alene at følge Simonsens tilgang, hvor de strukturelle uligheder i og mellem lokalsamfund ikke indfanges.

Til sidst vil jeg, inspireret af Bourdieus teori om hvordan ulighed skabes på baggrund af fordelingen af objektive ressourcer i et felt, præcisere en rumlig forståelse som netop både indfanger den subjektive rumlige produktion og de mere objektive ressourcers rumlige fordeling.

Harvey finder, delvist som Bourdieu, at rummet er socialt produceret og repræsenterer en objektiv ressource. Bourdieu uddyber den måde den objektive ressource indgår som en del af aktørens handlen, habitus og positionering. Dette er ikke i modstrid med Simonsen, som blot i sine empiriske biografiske orienterede analyser, i højere grad vægter den fænomenologiske rumlige produktion.

Jeg har allerede skitseret Bourdieus teori som en del af mine overvejelser omkring analysen af det trafik- og bypolitiske felt. Jeg skitserede hvordan Bourdieu ser sam-fundet som delt op i en række felter, som alle er placeret i et overordnet magtfelt. Det vil sige at felterne står i et ulige forhold til hinanden, hvor for eksempel det trafik- og bypolitiske felt ikke umiddelbart har lige så meget magt som for eksempel det finans-politiske felt.

Ulighederne mellem aktørernes magt i et felt skabes af fordelingen af kapitalressourcer. I Bourdieus terminologi er kapital ikke blot økonomisk kapital som i marxistisk teori, men også kulturel, social og symbolsk kapital. De vigtigste kapitalformer er økonomisk og kulturel kapital, da de forholdsvis nemt kan transformeres og skabe adgang til andre former for kapital. Det enkelte felt sætter præmisserne for hvilke kapitalformer der er de mest attraktive og den objektive fordeling af kapitalformerne er med til at skabe ulighedsstrukturerne.

- Økonomisk kapital skal forstås som finansielle midler og kan nemt transformeres til andre former for kapital.
- Kulturel kapital kan bredt karakteriseres som informationskapital (Bourdieu og Wacquant, 1992:119). I et empowermentperspektiv vil dette ofte være en kapitalform som er vigtig at forøge, for eksempel i en form for identitetsmæssig empowerment.
- Social kapital betegner aktørens adgang til potentielle handlekraftige netværk.
- Symbolsk kapital er modsat de andre kapitalformer, en kapital som tilskrives en aktør via en betydningsmæssig og symbolsk anerkendelse fra de andre aktører i feltet. Den symbolske kapital betegner på denne måde aktørens symbolske status i feltet.

Der er en rumlig dimension af de forskellige kapitalformer. Den symbolske kapital er især med til at formidle den rumlige dimension ved at tilskrive mening og betydning til de andre aktører i feltet. For eksempel er det tydeligt at aktører som er magtfuldt positioneret ønsker at optage en prestigefuld adresse i det fysiske rum. Det ses for eksempel i high-class forretningskvarterer, hvor de mange kapitalressourcer som er koncentreret på den fysiske lokalitet, anvendes til at understøtte virksomhedernes position i de felter de hver især er en del af. Den sociale kapital og den gensidige symbolske bekræftelse kan nemmere ske ved nærhed i det fysiske rum.

I modsætning hertil er det ekskluderede ghetto-område nærmere kendetegnet ved *fraværet* af ressourcer, herunder også symbolsk kapital. Omverdenen ser ikke noget symbolsk værdifuldt i ghetto-området og denne stemping bliver internaliseret som en del af beboernes habitus og position i det samlede sociale rum (Bourdieu, 1996).

Det fysiske rum indgår på denne måde i et magtrelationelt spil mellem aktørernes position i feltet (Bourdieu, 1996), og der er sammenhæng mellem aktørers kapitalressourcer og den plads de optager i det fysiske rum. Det skaber en *træghed* i magt og ulighedsstrukturerne. Produktionen af både det sociale og det fysiske rum sker på baggrund af aktørernes habitus og beholdning af kapital. Habuselementet medfører for eksempel at man kan føle sig meget fremmedgjort hvis man befinder sig i et rum som ikke passer til ens habitus, og omvendt meget rodfæstet i den rumlighed som for eksempel karakteriserede ens barndomsmiljø.

Bourdieu uddyber i sin teori ikke rummets produktion, men de sammenhænge jeg har refereret, minder om Harveys opfattelse af, at miljømæssige og sociale problemer går hånd i hånd. I Kgs. Enghave præges de lokale aktørers praksis og rumlige produktion af de strukturer der eksisterer i feltet og de positioner aktørerne indtager.

Det fysiske rum i Kgs. Enghave er domineret af regionale trafikpolitiske hensyn, og denne diskurs er kollektivt formuleret via blandt andet Kvarterløftets arbejde. Som en indledende tese kan man sige, at Kvarterløftet i Kgs. Enghave har opdyrket og skabt mere social og kulturel kapital hos nogle af bydelens aktører, som herved har fået for-nyet magt til at gå imod den regionale dominans af deres byrum. De har fået magt til at forsøge at sætte en anden dagsorden for den rumlige produktion af lokaliteten Kgs. Enghave.

Jeg uddyber dette i analysen. I det følgende præciserer jeg hvordan min opfattelse af rumlig produktion og rumlig ulighed, spiller sammen med et mere sociologisk levevil-kårsbegreb samt hvordan det kan begribes i et magt- og planlægningsorienteret perspektiv.

Levevilkår, planlægning og magt

Efter at have diskuteret strukturerne bag rumlig udvikling, indleder jeg dette kapitel med at præcisere hvordan levevilkårsbegrebet også bør indfange fysiske og rumlige kvaliteter samt mobilitet. Derefter tager jeg fat i teorier som blandt andet forstår plan-lægning som territorielt funderet. I den forbindelse analyserer jeg hvordan empower-ment og magt kan forstås i et rumligt perspektiv.

4.1 Levevilkår, velfærd og mobilitetens lokale dimension

De danske levevilkårsanalyser udsprang af interessen for at undersøge om 1960'ernes økonomiske vækst kom alle til gode eller om nogle mennesker oplevede "velstand uden velfærd". Man ønskede at måle om goderne i samfundet blev ligeligt fordelt, ikke kun i økonomisk henseende, men også i forhold til boligsituation, social status, arbejdsmiljø og lignende⁴.

I det følgende beskæftiger jeg mig med tilgange som netop ikke definerer velfærd som lig økonomisk vækst, men som anskuer levevilkår og velfærd i et differentieret og hel-hedsorienteret lys. Jeg diskuterer ikke de mere makroorienterede velfærdsstudier (som for eksempel studiet af velfærdsregimer), men holder mig primært til en diskussion af levevilkårsbegrebet. Det er et forholdsvis neutralt begreb (man kan have både gode og dårlige levevilkår) og det er individorienteret og anvendeligt i analysen af lokale til-stande. I den senere analyse kombinerer jeg levevilkårsbegrebet med den feltanalytiske tilgang, og indfanger de relationer og samfundsmæssige handlesammenhænge som er med til at skabe lokale levevilkår.

Den første svenske levevilkårsundersøgelse definerede levevilkår som individets "förfo-gande över resurser i pengar, ågodelar, kundskaper, psykisk och fysisk energi, sociala relationer, säkerhet m. m. med vars hjälp individen kan kontrollera och medvetet styra sina livsvilkor." (Johansson, 1970, i Fritzell og Lundberg, 2000:12). De danske levevilkårsundersøgelser bygger videre på denne definition og i den forbindelse betragtes velfærd som ren og skær "virkelig gode levekår" (Hansen, 1988:36). Jeg anvender begge disse definitioner, men nuancerer dem i det følgende. Der er også en tydelig parallel til Bourdieus kapitalbegreber hvor den økonomiske, kulturelle og sociale kapital også er individtilknyttede ressourcer, gennem hvilke individet kan positionere sig i feltet.

Finske Allardt kritiserer ovenstående definition af levevilkår for at være for ressource-orienteret, materiel og upersonlig, og definerer i stedet menneskers velfærd i forhold til behovstilfredsstillelse. Allardts definition er: "att välfärd är ett tillstånd, där männi-skorna har möjlighet att få sina centrala behov tillfredsställda." (Allardt, 1975:17). Jeg mener at behovsdimensionen er vigtig, da den åbner op for også at inkludere subjektive kvaliteter, herunder for eksempel social

⁴ Specielt de første danske levevilkårsundersøgelser blev omfattende kritiseret for ikke at medtage for eksempel individets rådighedsbeløb efter alle faste udgifter er betalt. Se Andersen og Larsen (1989) for en interessant analyse af netop disse økonomiske nuancer, og Henriksen (1987) for en mere generel kritik af levevilkårsundersøgelserne som også indbefatter en kritik af måden at måle individets økonomiske ressourcer på.

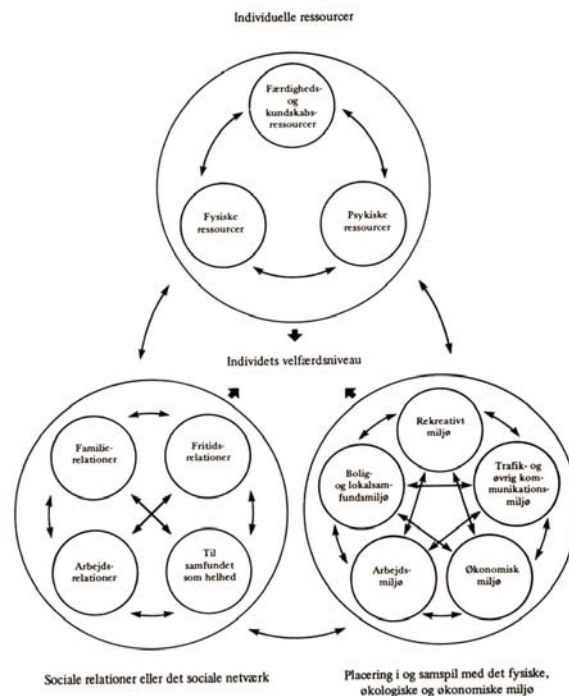
anerkendelse, som en del af menneskers levevilkår.

Allardt opdelt dimensionerne for behovstilfredsstillelse i tre centrale områder: Att Ha, Att Ålska og Att Vara (having, loving, being). Den første dimension ”at have” indfanger forholdsvis objektive ressourcer, såsom boligstandard, den anden dimension ”at elske” forholdet til andre mennesker, herunder familie og venskabs- og naborelationer, mens den tredje dimension ”at være” indfanger individets relation til samfundet, herunder selvrespekt og politiske ressourcer.

Med inspiration fra Hjorthol (1998) kan Allardts dimensioner rettes mod individets mobilitet. Her indfanger ”at have” dimensionen individets obligatoriske rejser, ”at elske” dimensionen den mobilitet individet har i forbindelse med familie og venner og ”at være” dimensionen den mobilitet som giver mulighed for selvrealisering og frivillige udendørs aktiviteter. I forlængelse af min orientering mod det lokale, mener jeg at disse mobilitetsdimensioner også skal gælde svage trafikanters mobilitetsmuligheder i deres umiddelbare boligomgivelser.

De danske levevilkårsundersøgelers blik for rum

De danske levevilkårsundersøgelser er i deres teoretiske grundlag inspireret af både Allardt og de svenske analyser af levevilkår (jævnfør definitionen fra Johansson), samt af arbejdet på at udvikle sociale indikatorer i for eksempel OECD-regi. Følgende model over individets velfærdsniveau, dannede grundlag for de første levevilkårsundersøgelser i Danmark:



Figur 4.1: Elementer i velfærdsbegrebet (Hansen, 1978:110).

De enkelte levevilkår⁵ som er skitseret i modellen er alle ressourcer som er

⁵ Det skal bemærkes at Hansen definerer sin begrebsbrug således: ”Leveforholdene består altså af nogle levevilkår – et input – der betinger nogle levekår – et output.” (Hansen, 1986:18). Jeg vælger at anvende levevilkårsbegrebet om det Hansen benævner levekår, det vil sige de output relaterede og individtilknyttede

nødvendige for at individet kan opnå maksimal velfærd (Hansen, 1978:112). Derfor kan gode sociale relationer for eksempel kun i mindre grad kompensere for et dårligt bolig- og lokalsamfundsmiljø.

Levevilkårsanalyser sigter mod at udvikle præcise sociale indikatorer for individers levevilkår. Hvilke sociale indikatorer forskere søger at afdække er til en vis grad politisk bestemt og rettet mod forhold som det også er muligt at regulere politisk. Bestemmelsen af gode henholdsvis dårlige levevilkår sker på denne måde med udgangspunkt i de omkringliggende samfundsnormer, hvilket medfører et vist relativt historisk og kulturelt element.

Som det ses af modellen inddrages individets placering i, og samspil med, det fysiske, økologiske og økonomiske miljø. Dette gør sig dog *ikke* gældende for de seneste levevilkårsanalyser, fra eksempelvis 1997 (Bonke, 1997). I den første levevilkårs-undersøgelse fra 1978 blev der blandt andet spurgt ind til trafikrelaterede bivirkninger i boligen, som for eksempel om man var støj- eller forureningsbelastet i boligen. Resultatet viste at 41% fra socialgruppe V var generet af støj, mens 37% fra socialgruppe I og II var det⁶. Undersøgelsen inkluderede også et spørgsmål om andelen af 20-69 årige der ikke havde udvalgte rekreative faciliteter i nærheden af boligen. Her var resultatet at 30% fra socialgruppe V og kun 16% fra socialgruppe I og II *ikke* havde en bolig i nærheden af parker, skov og lignende (Hansen, 1978:53).

I forrige kapitel argumenterede jeg for en dialektik mellem individuelle ressourcer og de fysiske ressourcer som kommer til udtryk på et sted. Det minder om det som i en svensk undersøgelse er blevet kaldt "*stedbundne levevilkår*" (Worm et al., 1984:59f), og som retter sig mod de *lokale* ressourcer som individet kan anvende til at opfylde sine behov. De lokale ressourcer kan for eksempel dreje sig om trafikstille omgivelser, gode rammer for differentierede mobilitetsformer, herunder svage trafikanters mobilitet, og sociale service faciliteter, så som legepladser og så videre.

Det er vigtigt at være opmærksom på at de samme lokale ressourcer ikke opleves ens af alle mennesker. En objektiv fartgrænse på 40 km/t kan for nogle mennesker være helt fint, mens det for andre giver utryghed. For at kunne udvikle nogle præcise indikatorer på sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår, er det derfor vigtigt også at undersøge menneskers subjektive stedsoplevelser.

Den subjektive oplevelse af levevilkår

Den subjektive og psykologiske oplevelse af velfærd kan indfanges af begreber som livskvalitet, lykke og selvrealisering (Næss, 1976). Det er dog vigtigt at være opmærksom på risikoen for, i yderste konsekvens, at: "*de subjektive indikatorer i højere grad måler, i hvilket omfang individet har tilpasset sig sin situation, end de måler situation-en, som den faktisk er.*" (Kjerkegaard, 1976:31)⁷.

levevilkår som er resultatet af en bestemt samfundsmæssighed. For eksempel sætter en bestemt trafikpolitik rammerne for de levevilkår individet lever under i trafikal henseende.

⁶ Socialgruppeinddelingen grupperer befolkningen efter placering i arbejdspladsernes hierarki. Socialgruppe V defineres som "ikke-faglærte arbejdere og specialarbejdere, uanset antal underordnede og skoleuddannelse." (Hansen, 1978:217). Kort opsummeret defineres socialgruppe I og II som godsejere, selvstændige i henholdsvis landbrug og byerhverv samt funktionærer, alle med flere underordnede eller lang uddannelse (Hansen, 1978:216f).

⁷ E. J. Hansen kom med sin lighedsorienterede levevilkårsundersøgelse i polemik med Thomas Højrup der udviklede begrebet om livsform (i "Det glemte folk", 1983). Livsformbegrebet kan anvendes til at forklare hvordan en befolkningsgruppe er tilfredse med at leve på en måde, der ikke ligner den normbaserede levestandard i samfundet. På denne måde kan livsformsbegrebet i sin yderste konsekvens anvendes til at legitimere eksisterende uligheder. Mit ærind er mere i stil med de traditionelle levevilkårsundersøgelser at tage udgangspunkt i visse lighedsorienterede normer for hvad der er "gode levevilkår".

Subjektive indikatorer er for mig at se en uvurderlig kilde til information om individers egen velfærdsoplevelse, og som forsker må man blot tage højde for at mennesker kan have svært ved at forestille sig deres levevilkår anderledes end de er (jævnfør det marxistiske begreb om "falsk bevidsthed"⁸). For eksempel kan man forestille sig et ægtepar der bor på en stærkt trafikeret vej, og som ikke har nogle problemer med trafikken. Dette kan skyldes at de har vænnet sig til aldrig at åbne vinduerne eller at de stort set aldrig opholder sig udenfor. I forlængelse af mine tidligere videnskabs-teoretiske overvejelser, vil jeg mene at trafikstrukturer godt kan have en indflydelse på menneskers levevilkår, *uden* at de kommer tydeligt til udtryk i aktørers udtalelser. Det er forskerens opgave at se respondenters udtalelser i et bredere perspektiv, og for eksempel må det, med udgangspunkt i en velfærdsorienteret norm, være alle forundt at de kan åbne deres vinduer uden at der kommer støj og snavs ind. Man kan derfor godt som forsker konkludere at trafikstrukturerne i det omtalte eksempel, skaber en vis levevilkårsmæssig forringelse. Omvendt skal man også være opmærksom på at rige og højt uddannede ofte vil have tendens til at stille højere krav til deres levevilkår og derfor være mere utilfredse (Fritzell og Lundberg, 2000:13).

Velfærdsbegrebet kan diskuteres ud fra hvilke basale menneskelige behov der er nød-vendige for at individet kan føle velfærd. Jeg skal ikke føre en længere diskussion af denne tilgang her, men blot påpege at Juuls (1996) diskussion af blandt andre Maslows og Doyal og Goughs behovsteorier viser, at de alle i et vist omfang opererer med et basalt menneskeligt behov for sikkerhed og tryghed og et ufarligt fysisk miljø.

Min antagelse om at der findes basale menneskelige behov, som for eksempel tryghed og sikkerhed, er uforenelig med en ekstrem relativistisk tankegang, ifølge hvilken der ikke kan opstilles universelle parametre for menneskers velfærd. I yderste konsekvens kan det medføre at for eksempel fattigdom ansues som en særlig kultur, som sam-fundet ikke behøver at afhjælpe. På den anden side mener jeg at selve definitionen af hvad sikkerhed og tryghed består i, skabes i en bestemt historisk og samfundsmæssig kontekst og den indeholder derfor et vist relativt element. Enhver tidlig og rumlig samfundsmæssighed skaber forskellige normer og strukturer der konstituerer opfattelsen af gode levevilkår, herunder sikkerhed og tryghed.

Jeg mener derfor også at vores nutidige behov for sikkerhed og tryghed, skal ses i lyset af den vestlige verdens stigende biltrafik og mobilitet generelt. I mit case-studie ser jeg for eksempel flere utryghedsminimerende strategier fra både almindelige fod-gængere og cyklister samt fra forældre som for eksempel følger deres børn i skole i bil, fordi de ikke tør lade børnene gå selv. Hermed forstærkes problemerne for de forældre som ikke har en bil, som de kan køre *deres* børn til skole i.

De nuværende danske levevilkårsundersøgelser omhandler personers subjektive frygt for kriminalitet med ordlyden: "Er dette med risikoen for at blive offer for kriminalitet (blive overfaldet, udsat for tyveri eller for hærværk) noget De personligt ofte tænker på?" Levevilkårsundersøgelserne indfanger *ikke* personers subjektive utryghed i forhold til risikoen for færdselsuheld.

I takt med samfundets generelt stigende mobilitet, mener jeg at det er

8 Allardt (1975:15) definerer falsk bevidsthed i en generel form som "...*falskt medvetande föreligger när människorna varken är medvetanda om sina egentliga behov eller medvetna om de objektiva, kausala processer som påverkar tillfredsställelsen af behoven.*" I forhold til min analyse, kan det for eksempel dreje sig om at mennesker ikke er bevidste om de mekanismer som producerer rummet og den måde det præger deres muligheder for behovstilfredsstillelse.

nærliggende, at indfange den utryghed som motoriseret trafik kan være årsag til. For eksempel via et spørgsmål om hvor ofte man er utryg ved at være fodgænger i ens lokalområde. Det vil være en indikator som også kan præciseres til at indfange forældres utryghed ved at lade deres børn færdes alene til skole og fritidsaktiviteter.

En vis mobilitet er selvfølgelig også nødvendig for individers behovstilfredsstillelse. Friheden til at kunne vælge et godt job og lækre fritidsaktiviteter indebærer øget mobilitet og indeholder også en vis selvforstærkende virkning, således at øget mobilitet i forhold til for eksempel jobbet også til en vis grad afspejler sig i øget fritids-mobilitet (Jensen, 2001). I et lighedsorienteret perspektiv, må det bare være ønskeligt at stræbe mod at *alle* mobilitetsformer, såsom gang, cykling, bilkørsel og kollektiv trafik, har lige gode og trygge mobilitetsvilkår. At mobilitet via cykling, gang og kollektiv trafik er mindre forurenende og derfor ud fra en bæredygtighedsbetragtning burde opprioriteres, er en politisk diskussion jeg ikke vil tage her.

Indikatorer

Den stigende biltrafik skaber et øget behov for at levevilkårsbegrebet indfanger individets samspil med det omgivende miljø, herunder både individets egne mobilitets-muligheder samt de bivirkninger som andres mobilitet påfører individet.

Der er mange aspekter at overveje i forhold til udviklingen af præcise indikatorer, som kan indfange dette. Skal det for eksempel være de eksisterende grænseværdier for støj, skal det være fartgrænserne i boligområder, eller skal det være grøn-tiden i fod-gænger overgangen, der skal sættes som en social indikator på individets mobilitets-mæssige levevilkår. Problemet er, at indikatorerne skal indfange et væld af komplekse processer *samtidig med* at de skal være et rimeligt håndterbart planlægningsinstrument, i for eksempel en kommunal forvaltning.

I øjeblikket foregår udviklingen af indikatorer i forlængelse af diskussioner om bykvarterers bæredygtighed. I Bruxelles har man i et interessant forsøg med "Sustainability on street level" opereret med over 20 indikatorer, hvoraf de mest interessante er:

- Trafikudviklingen.
- Antal krydsninger man kan gøre til fods.
- Antal træer.
- Lokal service indenfor gangafstand.
- Antal borgere der bruger byrummet til social kontakt, at gå, stå, sidde.

(Højgaard et al., 2001:197).

Indikatorerne er interessante men umiddelbart også meget omfangsrige. Det er for eksempel tidskrævende for en kommunal forvalter at skulle tælle antallet af borgere der bruger byrummet til social kontakt. Omvendt er udviklingen i trafikken nem at måle.

En række af de redskaber man har i dag kunne faktisk på enkel vis anvendes som by-indikatorer. For eksempel kunne man, ganske simpelt, være konsekvent og sætte fart-grænserne i bolig- og skoleområder til 30 km/t. Det vil løse mange af de problemer der for eksempel eksisterer i Kgs. Enghave og i mange andre boligområder, men det vil selvfølgelig gå ud over mobiliteten *gennem* området.

Opsamling

Jeg har i dette afsnit indkredset en forståelse af levevilkår, som inddrager de objektive fysiske kvaliteter på et sted, samt individets mere subjektive stedsoplevelse. Jeg har anlagt et mobilt og lokalt perspektiv, fordi jeg mener at det lokale niveau stadig har en afgørende betydning. Alle mennesker har ret til at deres børn kan gå trygt i skole og til at kunne lufte ud i deres køkken uden at blive generet af støj og snavs.

Mit levevilkårsbegreb er både subjektivt og objektivt. Jeg mener det er vigtigt at opstille nogle generelle ”objektive” mål for hvad der er gode eller dårlige levevilkår. Dette kan for eksempel være fartgrænser på maksimalt 30 eller 40 km/t i boligområder, grænseværdier for støj eller lignende. Det er også vigtigt at indfange de subjektive levevilkår. Mennesker producerer deres egen rumlighed og de oplever og handler forskelligt i forhold til de fysiske omgivelser. Som forsker gælder det om at afdække

samspillet mellem de struktureringer som påvirker dannelsen af rumlig ulighed og individers stedsoplevelser.

I forrige kapitel diskuterede jeg Harveys teori om retfærdig rumlig udvikling og der er et kompliceret filosofisk spændingsfelt mellem begreberne om retfærdighed og lighed. Jeg skal ikke diskutere det her, men blot pege på at retfærdighed – i betydningen at alle samfundsgrupper får mulighed for at være med i produktionen af rum – ikke nød-vendigvis skaber lighed. På den anden side forudsætter det uretfærdige i at sociale og miljømæssige problemer koncentrerer på bestemte lokaliteter, en vis lighedsorienteret politisk tilgang. Den lighedsorienterede tilgang ligger til dels i levevilkårsanalyserne, der kan anvendes som et politisk styringsinstrument.

I de foregående diskussioner har jeg ikke berørt handlingsdimensionen, det vil sige i hvor høj grad mennesker oplever det som muligt at ændre på deres situation eller hvordan man via planlægning kan være med til at skabe lokal forandring. I det følgende diskuterer jeg derfor forskellige perspektiver på empowerment og magtrelationer i lokalt orienteret planlægning.

4.2 Perspektiver på planlægning

Jeg har valgt at tage udgangspunkt i tre forskellige perspektiver på planlægning og indleder med at diskutere den sociale mobiliseringsplanlægning, som anskuer planlægning med udgangspunkt i territoriale forhold. Dernæst diskuterer jeg governance og kommunikativ planlægning, fordi kvarterløft ofte ses som udtryk for en kommunikativ planlægningsstrategi. Endelig diskuterer jeg en Foucaultsk og Flyvbjergsk real-politisk tilgang til planlægning. Via den tilgang kan jeg indfange de magt og rationalitets processer som er på spil i kvarterløftet. De tre tilgange supplerer hinanden godt, og giver en god og bred forståelse af de forskellige måder man kan anskue kvarterløft på.

Den sociale mobiliseringsplanlægning

Den sociale mobiliseringsplanlægning har en lang intellektuel tradition med rødder i den marxistiske og kritiske tænkning. Den sociale mobiliseringsplanlægning supplerer derfor fint Harveys historisk-materialistiske

overvejelser om rumlig produktion og ulighed.

For Friedmann er det centrale spørgsmål hvordan planlægning kan skabe forbindelse mellem viden og handling i den offentlige sfære. Friedmann mener derfor at *"...all planning must confront the meta-theoretical problem of how to make technical know-ledge in planning effective in informing public actions."* (Friedmann, 1987:36).

Planlægning kan enten foregå som *"social guidance"* – en form for top-down orienteret, allokativ planlægning, eller som *"social transformation"* hvor planlægningen tager udgangspunkt i de lokale ønsker. Den sociale mobilisering er en radikal planlægning nedefra:

"SM is concerned with structural changes in the very society that the social reform tradition, with its paternalistic ethos, is trying to build up. Instead of beginning with goals and objectives, its starting point is social criticism. And it relies on action from below." (Friedmann, 1987:297).

Friedmanns planlægningsbegreb har en *eksplicit rumlig og territorial orientering* idet al planlægning referer til *"territorielt baserede systemer af sociale relationer"* (Friedmann, 1987:31). Disse kan være alt fra nationalstater til lokalsamfund. For Friedmann er målet at planlægning skal bidrage til at territorielt organiserede lokalsamfund (*communities*) udvikler en højere grad af autonomi og politisk bevidsthed. Planlægning som social mobilisering retter sig altså mod empowerment af territorielt baserede lokalsamfund. Jeg skal senere anvende begrebet i forhold til analysen af Kvarterløftet og mulighederne for empowerment i det trafik- og bypolitiske felt.

Ideen bag planlægning som social mobilisering er en radikal transformation af samfundets strukturer, som hjælper til at frigøre undertrykte grupper fra det kapitalistiske system (Friedmann, 1987:256). Spørgsmålet er hvordan forandringen skal ske, og hvilken konkret virkelighed den giver sig udslag i. Det dominerende i Friedmanns teori er her, ligesom jeg diskuterede i forbindelse med Harveys teori, en omfattende kritik af det eksisterende system. De proaktive og konkrete overvejelser om hvordan et bedre system egentlig ville se ud, og om der eksisterer et sådant system - for eksempel i form af den nordiske velfærdsmodel - er stort set fraværende.

Ifølge Friedmann er radikal planlægning altid til en vis grad i opposition til det etable-rede system og kimen til en radikal planlægningsproces skal komme fra lokalsamfund-et selv. Jeg mener at Friedmann, ligesom Harvey, er lidt for unuanceret på dette punkt. Jeg vil for eksempel hævde at kvarterløft er udtryk for en social mobiliserings-planlægning som er igangsat af staten, og at nogle af de aktive borgere og medarbejderne på Kvarterløftsekretariatet er *"radikale planlæggere"*. Hvordan man vurderer processen afhænger af, om man mener at det er muligt at forandre systemet *"indefra"* eller om man skal være i opposition hele tiden. Jeg mener som sagt, at hvis man som følge af blandt andet Bourdieus tilgang, anskuer *"staten"* som en samling af konflikt-ende positioner, er der rig mulighed for at forandring også kan ske *indefra* *"systemet"*.

Den radikale planlæggeres vigtigste opgave er at bidrage med kritisk viden til lokalsamfundet eller gruppen, og således fordrer en social læringsproces. Planlægningsprocessen udspiller sig i denne kontinuerlige dialektik mellem den kritiske viden og ideologi og den konkrete radikale praksis (Friedmann, 1987:302).

Så længe den radikale planlægger er en *"organisk intellektuel"* (jævnfør Gramsci,

i Friedmann, 1987:306) og har en kritisk bevidsthed og forpligtelse overfor empowerment, kan den radikale planlægger i og for sig godt være en "professionel". Radikal planlægning vil altid være i opposition til det eksisterende system, men det kan i nogle tilfælde være en fordel at planlæggeren kan "tale statens sprog" og derfor til en vis grad kan arbejde for forandring indenfor systemet.

Spørgsmålet om i hvor høj grad den sociale mobiliseringsplanlægning kan foregå indenfor systemet er interessant. Kvarterløftstrategien kan til en vis grad være udtryk for en radikal planlægning, men faren for at strategien mister et kritisk oppositions-potentiale er tilstede. For eksempel er medarbejderne i kvarterløft reelt ansat som embedsmænd i kommunen, og derfor underlagt nogle af de rationaler og rutiner som eksisterer der.

Governance og kommunikativ planlægning

Nutidens planlægning er ifølge mange teoretikere karakteriseret ved *governance* eller *netværksstyring* (Jessop, 1998; Stoker, 1998; Sehested, 2001). Begrebet om governance er bredt og "*Governance can refer to any mode of coordination of interdependent activities.*" (Jessop, 1998:29). Governance betegner blandt andet hvordan styring på alle niveauer (fra stat til kommune) sker via et mix af private og offentlige aktører fra forskellige organisationer og institutioner, hvorved grænsen mellem politik og administration bliver uklar.

Tidligere skete planlægning i højere grad som *government* – lidt firkantet karakteriseret ved en top-down bureaukratisk universelt orienteret planlægning, med klare grænser mellem politik og administration og mellem offentlige og private aktører.

Governance og styring i netværk kan give en række fordele, herunder synergi, fleksibilitet og effektivitet. Omvendt kan det være svært at placere et præcist ansvar og sikre en forpligtelse i netværket (Jessop, 1998:41f).

I kvarterløft kommer governance til udtryk ved at private og offentlige aktører, herunder lokale organisationer, borgere, erhvervsliv og de kommunale embedsmænd, inddrages i planlægningen (Engberg et al., 2000; Sehested, 2001). Kvarterløft medfører at kommunale embedsmænd skal samarbejde med en lang række aktører og tage stilling til de lokale ønsker i flere forskellige dele af byen.

Jeg mener at diskussionerne af governance for ofte drejer sig om governance som en styringsform, og ikke om governance i forhold til styring af bestemte funktionelle eller territorielle politikområder. Det medfører en manglende afklaring af hvor udbredt governance egentlig er. Som min analyse viser, er governance for eksempel ikke særlig fremtrædende indenfor det trafikpolitiske område. Trafikpolitikens styrings-rationaler er i forandring, men det virker stadig som om at trafikplanlægning og politikformulering sker på en traditionel "oppe-fra og ned" facon.

Det kommunikative perspektiv

Dansk planlægning har ifølge Sehested (2001) traditionelt været funderet i instrumentelle principper, men i takt med udbredelsen af governance er der flere elementer af kommunikativ planlægning. Den kommunikative planlægning er orienteret mod de lokale borgere og kommer til udtryk i kvarterløft, der via en udvidet demokrati-model inddrager borgere som ellers ikke ville blive hørt

(Sehested og Hansen, 1999; www.kvarterloeft.dk, 2001).

Den kommunikative planlægning er inspireret af Habermas' teori om kommunikativ handlen og diskursetik. Det drejer sig om at deltagerne i for eksempel en planlægnings-situation finder frem til den bedste løsning og hermed "det bedste argument", gennem en kommunikativ forståelse og samtale. Evnen til kommunikativ handlen betragtes som universelt iboende den menneskelige natur. Det diskursetiske princip drejer sig om at:

"Kun de handlingsnormer er gyldige, som alle om muligt berørte i kraft af deres deltagelse i en rationel diskurs ville kunne opnå enighed om" (Habermas, 1996:459, i Bordum, 2001:16).

Forudsætningerne for at deltagerne kan opnå enighed, er blandt andet en orientering mod konsensusdannelse og en åben afklaring af interesser og hensigter. Det er vigtigt at alle deltagere kan stå inde for konsekvenserne af de beslutninger som træffes. Det er Habermas' mål at disse kommunikative principper indføres i samfundskonstituerende institutioner, lovvæsen og forvaltning, hvilket i teorien vil føre til et mere demokratisk og legitimt samfund (Bordum, 2001).

"Når det er rendyrket kommunikativ planlægning, er sproget dagligdagens sprog, og det tekniske sprog er et af mange sprog som man lytter til. Argumenter baseres ikke kun på en instrumentel rationalitet, men debat, der bygger på mere moralske og følelsesmæssige rationaler er i høj grad tilladt. [...] ...det centrale i den kommunikative planlægning er en samfundsmæssig proces, der sikrer, at værdier, interesser m.m. bliver afklaret på en rigtig måde." (Sehested og Hansen, 1999:127; 121).

Citatets sidste linie om at værdier, interesser med mere bliver afklaret på "en rigtig måde" er et bredt og normativt ideal, men det afspejler blandt andet at planlægnings-målene defineres i løbet af processen.

I rapporten "Konsensusstyring i kvarterløft" (Engberg et al., 2000) diskuteres det på interessant vis, hvordan samarbejdet mellem de forskellige parter der er involveret i kvarterløft er præget af, at målet for planlægningsprocesserne er konsensusdannelse. Det er nødvendigt at de mange forskellige parter i governancenetværket bliver enige, for at kvarterløftprojekterne kan få succes.

Jeg diskuterer senere hvordan netværk og trafikplanlægningsprocesserne i Kgs. Enghave, også er præget af magtkonflikter. Set i dette lys kan idealet om kommunikativ handlen og konsensusorientering virke forholdsvis utopisk. Der vil altid være visse konflikter og en vis ulighed i hvilke interesser der kommer til at dominere et netværks-samarbejde. Dette forhindrer selvfølgelig ikke at man har et teoretisk ideal om kommunikative principper eller en orientering mod konsensus, men det kan lede fokus lidt væk fra konstruktive modeller til konfliktløsning.

Ligesom den sociale mobiliseringsplanlægning, er den kommunikative planlægning orienteret mod at afdække de interesser der er i en planlægningsproces. Den sociale mobiliseringsplanlægning er dog mere politisk og har en bredere erkendelse af de magtprocesser og konflikter som er tilstede i en planlægningsproces. Friedmann (1987) mener at Habermas og den Frankfurterskole Habermas er en del af, er for utopisk og ikke orienteret mod reel praktisk politisk aktivitet. Habermas' popularitet skyldes at intellektuelle fik mulighed for at være kritiske – uden at være det i praksis:

"He allowed them to feel radical without actually being so. ... It is a utopia where nothing ever happens (except for good conversation!)" (Friedmann, 1987:267).

Flyvbjerg anvender Foucault til at tage afstand fra den kommunikative planlægnings-teori, og i det følgende uddyber jeg Foucaults magtperspektiv. Foucault og Flyvbjerg har, med afsæt i en anden videnskabsteoretisk tradition end den kritiske og marxistiske, nogle gode pointer i forhold til de magtrelationer som er på spil i en planlægnings-situation.

Real-planlægning og magt

I "In search of the dark side of planning theory" kritiserer Flyvbjerg og Richardson (1998) det kommunikative planlægningsideal for at være for langt fra den virkelighed, der kendetegner praktiske planlægningsprocesser. På baggrund af blandt andet Machiavellis og Foucaults teorier, argumenterer de for, at ingen situation kan være fri for magt. Habermas' ideelle samtalsituation er derfor utopisk og giver ikke planlæggere en reel forståelse af de processer der er på spil i en planlægningssituation. Planlæggere og embedsmænd skal frigøre sig fra forestillingen om den fornuftsbaseede rationalitet og i stedet blive bevidste om de magtrelationer som altid vil være tilstede - selv i en neutral kommunikativt indstillet forvaltning (Flyvbjerg og Richardson, 1998).

Allestedsnærværende magt

Foucault og Flyvbjerg er fortalere for at der findes en *allestedsnærværende magt*. Magt og planlægning er ifølge deres opfattelse ikke baseret på lov og suverænitæt, en kommunikativ diskurs-etik eller på en nulsums-opfattelse af magt.

Den nulsums-orienterede magtopfattelse dækker over opfattelsen af at hvis nogle aktører får mere magt så får andre mindre. Det ses for eksempel i Habermas' teori om at "systemet" koloniserer "livsverdenen". Jeg skal senere diskutere hvordan en nulsums-orienteret opfattelse af magt kan være anvendelig i en konkret empirisk analyse, fordi den er mere aktørorienteret. I modsætning hertil kan Foucaults allestedsnærværende magtopfattelse være mere analytisk kompliceret, fordi dominans- og ulighedsrelationer skabes i et net af diskurser og mere skjulte magtformer. Foucault opererer ikke med en færdig teori om ulighed men lader det være op til den enkelte analyse at identificere magt- og dominansstrukturerne.

I en Foucaultsk analyse drejer det sig altså ikke om at analysere hvem, hvad og hvorfor nogen har magten, men *hvordan* nogen har magten. Dette *hvordan* er også i centrum for Foucaults analyser af seksualitet og straf (1998; 1991). Magten skal ikke analyse-res og identificeres alene i de love og dominansforhold som eksisterer, disse er blot magtens "endepunkter" (Foucault, 1998:92). Det er i stedet selve udøvelsen af magt og den måde magt virker og influerer på en given problemstilling, der er det analytiske centrale omdrejningspunkt. Magt skal analyseres og identificeres som den:

"...multiplicity of force relations immanent in the sphere in which they operate and which constitute their own organization; as the process which, through ceaseless struggles and confrontations, transforms, strengthens, or reverses them; [...] The omnipresence of power: not because it has the privilege of consolidating every-thing under its invincible unity, but because it is produced from one moment to the next, at every point, or rather in every relation from one point to another. Power is every-where; not because it embraces everything, but because it comes from everywhere. [...] power is not an institution, and not a structure; neither is it a certain strength that we are endowed with; it is the name that one attributes to a complex strategic-situation in a particular society." (Foucault, 1998:92;93).

Parallellen til Bourdieus magtopfattelse er tydelig. For Bourdieu er magten jo netop også allestedsnærværende qua aktørenes konstante kampe over

ressourcefordeling og positionering i felterne.

Foucaults definition af magt som ”en kompliceret strategisk situation i et givet sam-fund” kan ses i det trafik- og kvarterløftpolitiske felt, hvor magten ”strømmer” mellem alle de forskellige positioner og aktører som er en del af feltet. Strategierne for eksempelvis at introducere en bæredygtig trafikpolitik, udspringer af en kompleks strategisk situation, men refererer samtidig tilbage til den. På denne måde bliver magtstrukturerne cirkulære (Dyrberg, 2001). *Evnen til at skabe en forandring, og hermed magten til at gøre en forskel, skabes som et led i selve forandringen.*

Dette er vigtigt i forhold til min senere diskussion af empowerment. Hvor nogle forskere taler om empowerment som en form for bevidstgørelse omkring individets reelle situation, har Foucault et mere komplekst syn på individet som en del af en generel forandring af magtrelationerne. Individets evne til at handle og kontrollere sine ressourcer skabes i et samspil med den strategiske situation individet er en del af. Individets interesser skabes i selve situationen.

Modmagt

Det, at magten omslutter og kommer fra alle aktører, muliggør et positivt og produktivt syn på magt. Det indebærer også at der er en allestedsnærværende *modmagt*. Den stabile magtrelation er udtryk for en fastlåsthed i forholdet mellem magt og modmagt, som hvert øjeblik kan bryde ud i en antagonistisk magtkonfrontation:

”Every power relationship implies, at least in potentia, a strategy of struggle... A relationship of confrontation reaches its term, its final moment (and the victory of one of the two adversaries) when stable mechanisms replace the free play of antagonistic reactions. Through such mechanisms one can direct, in a fairly constant manner and with reasonable certainty, the conduct of others.” (Foucault, 1982:225).

De lokale aktører i Kgs. Enghave søger netop at ændre på de stabile magtrelationer som har indlejret dem i et ulige magtforhold i forhold til rumlig produktion og territorial kontrol over Kgs. Enghave. Den strategiske situations stabile magtrelationer medfører at de trafikpolitiske muligheder i Kgs. Enghave er domineret af nogle stærkere positioner i det trafik- og bypolitiske felt.

Der er ikke noget eksplicit emancipatorisk element i Foucaults teori. For Foucault består det kritiske element i at dekonstruere og tydeliggøre de magtrelationer som er på spil, hvilket jeg også finder konstruktivt i en planlægningsanalyse.

Magt er hos Foucault ikke, som hos Bourdieu, et spørgsmål om besiddelse af bestemte ressourcer, men et spørgsmål om at være i stand til at ”gøre en forskel” (Dyrberg, 2001). Selvom Foucaults teori ikke indeholder et begreb om empowerment, kan jeg anvende hans teori til at sige at empowerment bliver et spørgsmål om at *gøre en forskel* – og være i stand til at ændre på den måde magtens relationer virker på og hermed magtens strategiske situation.

Magtens lokale kynisme

Metodisk kan et magtanalytisk studie af planlægning fokusere på strategier og diskurser samt på detaljerne der ofte indeholder det Foucault kalder *magtens lokale kynisme*.

"... the rationality of power is characterized by tactics that are often quite explicit at the restricted level where they are inscribed (the local cynicism of power), tactics which, becoming connected to one another, attracting and propagating one another, but finding their base of support elsewhere, end by forming comprehensive systems..." (Foucault, 1998:95).

Magtens lokale kynisme kan indfanges via det Flyvbjerg kalder "den grå metode". Jeg finder den grå metode inspirerende, fordi den går ud på at analysere for eksempel referater, breve, der umiddelbart ikke ser vigtige ud, men som alligevel ofte indeholder afgørende udsagn om magt og rationalitet. Netop fordi metoden er "grå" er det efter min mening særlig vigtigt, at forskeren ekspliciterer sit valg af kilder og de præmisser kilderne er tolket ud fra.

Rationalitet og magt

Som før nævnt argumenterer Flyvbjerg for at rationalitet altid skabes i sociale sam-menhænge som er præget af magtens allestedsnærværelse. Der findes derfor ikke nogen *formalk*rationalitet, i form af en fornufts-baseret almenyldig rationalitet. Hermed opponerer Flyvbjerg mod mange vestlige tænkere, herunder Webers teori om mål-rationalitet og Habermas' tro på det fornuftige i mennesket. Der er ifølge Flyvbjerg derimod altid en *real*rationalitet som er kontekstafhængig, udviklet midt i magtkamp-ens lokale centre (Flyvbjerg, 1991a).

På baggrund af analysen af trafikplanlægningsprocessen i Aalborg, udleder Flyvbjerg 10 udsagn om sammenhængen mellem en fornufts-baseret rationalitet og så den rationalitet som magten producerer. Disse er:

- Magt definerer virkeligheden, herunder hvad der tæller som viden
- Rationalitet er kontekstafhængig, konteksten er ofte magt, og i kontekst af magt er grænsen mellem rationalitet og rationalisering flydende
- Rationalisering fremstillet som rationalitet er en hovedstrategi i magtens rationalitet.
- Jo større magt, desto mindre saglighed. Det bliver mindre nødvendigt at dokumentere og bevise en given sammenhæng, fordi magt, som før nævnt, definerer virkelighed og viden.
- Stabile magtrelationer er mere typiske end antagonistiske konfrontationer.
- Magtrelationer er ikke statisk givne, men produceres og reproduceres konstant.
- Magtens rationalitet har dybere historiske rødder end rationalitetens magt;
- I åben konfrontation viger rationalitet for magt.
- Rationalitet-magt relationer kendetegner stabile magtrelationer i højere grad, end de kendetegner konfrontationer.
- Rationalitetens magt ligger i stabile magtrelationer, ikke i konfrontationer.

En del af disse udsagn virker lidt som gentagelser af Foucaults overvejelser i første bind af "The will to knowledge, The history of sexuality" (1998) og det er ikke helt præcist hvor generaliserbare Flyvbjerg selv mener at udsagnene er. Hvorom alting er, er jeg inspireret af udsagnene i analysen af magtrelationerne i Kgs. Enghave.

I min analyse følger jeg langt hen af vejen Foucaults og Flyvbjergs magtanalytiske optik og metodiske anvisninger. Det medfører et bevidst øje for

de skjulte magtprocesser i en planlægningsproces og magtens lokale kynisme. Forandring af en fastlåst strategisk magtsituation, og hermed en form for empowerment, kan foregå ved at ”gøre en forskel” og ved at ændre *magtens virkemåde*. Jeg har allerede antydet hvordan Foucaults magtopfattelse står i modsætning til nogle af teorierne om empowerment og uddyber blandt andet dette på de følgende sider.

4.3 Empowerment

Jeg skitserede tidligere hvordan empowerment i Harveys teori handlede om at aktører fik en øget evne til at producere rum. Empowerment er et bredt begreb, og i dansk sammenhæng relateres det ofte til socialt arbejde og socialpolitisk initierede programmer (Andersen et al., 2000). Bredt set er empowerment udtryk for en strategi der sigter mod at give individer evnen til at kontrollere og ændre deres eget liv.

Oprindeligt blev begrebet udviklet i 3. verdens-sammenhæng, hvor især Freires ”Pedagogy of the oppressed” (1974) gjorde begrebet udbredt verden over. Freires definition af empowerment handler basalt set om kritisk bevidstgørelse og om at: *”Learning to perceive social, political, and economic contradictions, and to take action against the oppressive elements of that reality”* (Freire, 1974:19).

Via tilførsel af viden og for eksempel undervisning, er målet at det enkelte individ bliver bevidst om de strukturer og rammer det handler indenfor og forstår at udnytte disse rammer bedre. Herved ændrer individet status fra blot at være et objekt til at være et selvstændigt handlende og tænkende subjekt. At komme af med den ”falske bevidsthed” og blive et frit og selvstændigt bevidstgjort menneske er hele målet med empowermentprocessen (Freire, 1974).

At forstå empowerment som bevidstgørelse er en basal og vigtig pointe. Jeg mener dog at man i en analyse skal være opmærksom på, at der altid vil eksistere magtrelationer, som kontinuerligt producerer virkeligheden, viden og sandhed. Det er dette Foucaults og Flyvbjergs analyser påpeger. Individets bevidstgørelsesproces er derfor *også* indlejret i magtrelationer og vil bære præg af dette.

I en bredere definition handler empowerment om at udstyre mennesker med evnen til at udnytte de ressourcer som er relevante for dem:

”More specifically, it can be defined as the process of enhancing the aptitude of social groups and categories to procure and manage the material, social, cultural and symbolic resources of relevance.” (Hvinden og Halvorsen, 1996:1).

Empowerment kan altså defineres relativt i forhold til en række forskellige aktører og kontekster (Breton, 1994). Problemet er dog mange gange at empowerment ikke præciseres. Alt efter konteksten er forskellige ressourcer relevante, men hvordan måler man om individer og aktører har ”nok magt” over de ressourcer som de finder relevante? Det er for mig at se vigtigt at begrænse empowermentbegrebet til *under-privilegerede grupper* forstået i et mere strukturelt anlagt ulighedsperspektiv.

Til at indfange det mere konkrete indhold af en empowermentproces kan

Andersens (2001) forskellige empowerment-dimensioner være analytisk anvendelige. De første dimensioner læner sig op af den bevidsthedsmæssige empowerment-tankegang, og den sidste indfanger hvordan konkrete institutionelle og materielle konstellationer kan understøtte og videreudvikle en empowermentproces:

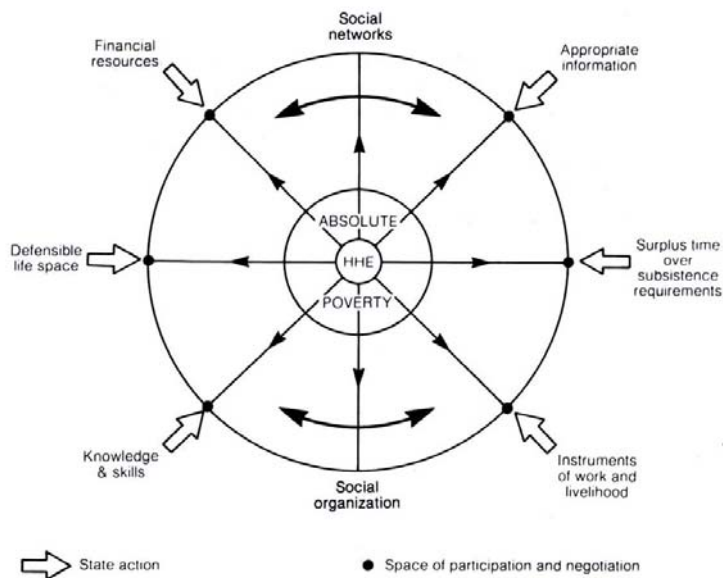
- Kollektiv problemerkendelse – identitetsempowerment
- Evnen til at påvirke værdier og normer – en form for diskursiv empowerment
- Evnen til at påvirke det politiske og forvaltningsmæssige system – politisk empowerment
- Opbygning af institutionel forankring – institutionel empowerment

Den sociale mobiliseringsplanlægning er tydeligt orienteret mod empowerment. Det er en proces som tager udgangspunkt i territorielt baserede lokalsamfund og søger at give de lokale aktører større autonomi og politisk bevidsthed. Empowerment har i Friedmanns definition:

"...emphasis on autonomy in the decision-making of territorially organized communities, local self-reliance (but not autarchy), direct (participatory) democracy, and experimental social learning." (Friedmann, 1992:vii).

Empowermentprocessen starter omkring lokale problematikker, men det er afgørende at overordnede ulighedsskabende strukturer ændres. Det lokale og det globale skal gensidigt understøtte hinanden i en dialektisk proces for at empowermentprocessen kan lykkes.

Friedmann opsummerer via følgende figur, de forskellige ressourcer som efter hans mening er nødvendige elementer i en empowermentproces:



Figur 4.2: (Dis)empowermentmodel. (Friedmann, 1992:67).

Husholdningerne, som er den primære enhed for en empowermentproces, er i midten af figuren. Kollektive netværksdannelser er dog nødvendige for en stærk og vedvarende empowermentproces:

"...collective self-empowerment, by which I mean a continuing and permanent struggle for the

equalization of access to the bases of social power.” [...]
”Social power is the power one needs to produce one’s own life in reciprocal exchange with others.” (Friedmann, 1987:396;360).

Som figuren illustrerer er der 8 dimensioner af den sociale magt. Det giver næsten sig selv hvordan flere ressourcer indenfor de forskellige dimensioner vil bidrage til at øge aktørers sociale magt. Jeg uddyber derfor kun to af dimensionerne, nemlig tids- og rumdimensionen.

- Tids-dimensionen drejer sig for eksempel om at få bedre orlovsordninger. I en trafikpolitisk kontekst vil jeg foreslå at tidsdimensionen for eksempel kan dreje sig om at få bedre tid til at krydse vejene i fodgængerfelterne.
- Rumdimensionen retter sig mod at skaffe bedre rum, for eksempel bedre boliger, hvilket vil understøtte en ressourceforøgelse indenfor alle de andre dimensioner. Det kan også dreje sig om at sikre bedre servicefunktioner i lokalsamfundet - *”...a more adequately serviced space...”* (Friedmann, 1987:397) - for eksempel kultur-institutioner og biblioteker. I en trafikpolitisk kontekst kunne det for eksempel dreje sig om at have sikre mobilitetsmuligheder for bløde trafikanter, herunder fortorve og cykelstier i lokalsamfundet.

Mægtig- og myndiggørelse

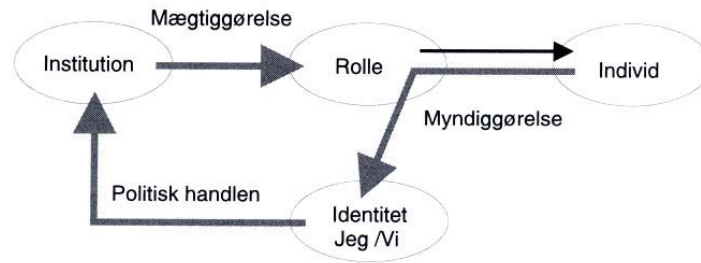
De foregående opfattelser af empowerment er karakteriseret ved en vis *opposition* til det eksisterende ”system”. For at indfange hvordan statslige institutioner også spiller med i individers empowermentprocesser, anvender jeg den politologiske tilgang til empowermentanalyser. Her deles empowerment op i mægtig- og myndiggørelses-processer. Mættiggørelse betegner de rammer og muligheder institutionerne og demo-kрати sætter for indflydelse, mens myndiggørelse betegner individets evne til at udnytte de muligheder og roller som institutioner og demokrati tilbyder (Christensen, 2000).

Det fremføres ofte at governance, decentralisering og ”politikens eksplosion” i det lokale åbner utallige nye muligheder for indflydelse. For eksempel skaber kvarterløft, skole- og brugerbestyrelser muligheder for empowerment og et aktivt medborgerskab, med mere ”voice” (Gundelach et al., 1997:15f; Bang og Dyrberg, 1997). Problemet med opfattelsen af de utallige muligheder for aktivt medborgerskab er, at muligheder-ne for indflydelse ikke er ligeligt fordelt hverken geografisk eller socio-økonomisk. For at indfange kollektive netværksdannelser i det lokale kan det også være nødvendigt at overskride den politologiske tilgangs individualistiske syn på samspillet mellem individ og institution.

Christensen (2000) argumenterer for at se mættig- og myndiggørelse som en kollektiv proces og analyserer netværkskulturen på Indre Nørrebro i dette perspektiv. Christensen lægger næsten for megen vægt på netværkets kollektive element, der nærmest eksisterer ”i sig selv”. Denne prioritering kan skyldes Christensens Castells inspirerede tilgang, hvor i hvert fald Castells tidlige byanalyser var forholdsvis strukturelt anlagte.

I trafikpolitisk sammenhæng er Indre Nørrebro i øvrigt et interessant område. Som et led i Indre Nørrebro Bydelsråd er der skabt mange trafiksaneringer, herunder lukninger af gader for gennemkørsel. Disse konkrete ændringer af det fysiske rum kan anskues som en materialisering af en øget magt over rummets produktion.

Mægtig- og myndiggørelsesprocesserne kan illustreres via følgende pædagogiske figur:



Figur 4.3: En model for politisk myndiggørelse. (Christensen, 2000:77).

Figuren kan nuanceres med Foucaults (1991) begreb om disciplinering. For eksempel kan de rammer som institutionerne sætter for mægtiggørelse også anskues som en disciplinering og indkapsling af hvad der overhovedet kan tælle som et problem. I Kgs. Enghave er rammerne for udarbejdelsen af en trafikplan i samarbejde med Københavns Kommune, for eksempel sat på forhånd. Det er på forhånd politisk bestemt at man ikke kan stille spørgsmål ved den gennemkørende trafik i kvarteret. Myndiggørelse bliver i dette perspektiv også et spørgsmål om indordning under de rammer der er sat.

På den anden side er al myndiggørelse vel også en form for indordning. For eksempel indeholder samfundet en grundlæggende socialiseringsproces, hvor mennesker indordner sig under visse normer og regler for indflydelse. I forhold til kvarterløft er risikoen i sin yderste konsekvens at ideen om empowerment bliver legitimerende for en borgerinddragelsesproces som i virkeligheden ikke er særlig orienteret mod empowerment, men derimod mod disciplinering og indordning.

Jeg uddyber i det følgende hvordan man på en forholdsvis operationaliserbar måde kan analysere de forskellige grader af empowerment.

Kategorisering af empowerment

I en analyse kan det være konstruktivt at opstille nogle konkrete kriterier for hvordan empowermentprocesser kan måles. Til dette formål anvender jeg Mayos (2000) operationalisering af empowermentbegrebet. Mayo er inspireret af magtteoretikeren Lukes (1974) som sammenfattede tre forskellige magtopfattelser: den direkte, indirekte og bevidsthedskontrollerende magt.

Den direkte magt udspringer af et pluralistisk og endimensionalt syn på magt. Dahl (1961) identificerede for eksempel alene magtkampene i synlige beslutningsfora, eksempelvis i et byråd. Magt anskues som en bestemt påvirkningsrelation mellem aktører, hvor "A has power over B to the extent that he can get B to do something that B would not otherwise do" (her citeret fra Lukes, 1974:12).

Magt findes dog også som *indirekte* magt, der bestemmer hvad der overhovedet skal diskuteres på for eksempel byrådsmødet. Denne mobilisering af bias, karakteriserede Bachrach og Baratz (1961) med begrebet om ikke-beslutningstagen (*non-decision making*). Den identificeres ved at analysere:

"...the extent to which and the manner in which the status quo oriented persons and groups influence those community values and those political institutions [...] which tend to limit the

scope of actual decision-making to 'safe' issues." (Bachrach og Baratz, 1961:952).

Lukes udviklede selv et begreb om den usynlige, bevidsthedskontrollerende magt, som kan opsummeres med: "*A may exercise power over B by getting him to do what he does not want to do, but he also exercises power over him by influencing, shaping or determining his very wants.*" (Lukes, 1974:23). Det er blandt andet gennem politisk deltagelse at individet kan opnå autonomi og afklare sine reale interesser (Lukes, 1977).

Opfattelse af magt som bevidsthedskontrollerende og som "indflydelse på selve aktørens ønsker" er interessant i forlængelse af den diskussion af disciplinering som jeg havde ovenfor. I en disciplineringsproces bliver magt jo netop udtrykt ved at den bliver usynlig og gjort til noget indre i individet (Foucault, 1991). Det bevidsthedskontrollerende magtperspektiv åbner op for at kunne indfange en række latente konflikter, som eksisterer fordi aktøren ikke er klar over sine reale ønsker og interesser (Thomsen, 2000). Magtbegrebet er dog netop af samme grund også temmelig problematisk – hvordan afklarer man for eksempel hvad der er aktørens reale interesser og hvor går grænsen mellem magt og så en almindelig socialiseringsproces?

I forhold til Foucaults magtopfattelse er forestillingen om at kunne afdække reale interesser også utopisk. Der findes ikke reale interesser som på en gang er givet fordi interesser netop produceres i den strategiske magtsituation som individet er en del af.

Mayo (2000) identificerer på baggrund af de her skitserede magtopfattelser tre typiske empowermentprocesser i lokalsamfundsprojekter:

- *Lære* spillets regler og deltage i det - *deltagelsesempowerment*. Deltagelse i implementering af et top-down initieret projekt. Magten til at deltage gives til deltagerne via information, viden og deltagelsesevner, men rammerne for projektet er sat på forhånd.
- *Udvide* spillets rammer – *aktiv empowerment*. Selv introducere emner til dagsordenen og udfylde rammerne indenfor den satte agenda.
- *Ændre* spillets rammer og sætte spørgsmål ved det tænkbare – *kritisk pro-aktiv empowerment*. Magt til at sætte spørgsmålstejn ved eksisterende grundlæggende opfattelser og prøve at ændre hvad der overhovedet bliver betragtet som legitimt/ikke legitimt, rationelt/ikke rationelt.

Mayos resultater viser, at empowerment som ren og skær deltagelse er mest udbredt i lokalsamfundsprojekterne. Jeg opfatter empowerment som bevidstgørelse og top-down initierede projekter hvor rammerne er sat på forhånd, indeholder derfor ikke et omfattende potentiale for empowerment. Deltagelse kan selvfølgelig igangsætte en læringsproces, som senere kan danne baggrund for en empowermentproces (Hvinden og Halvorsen, 1996:7), men umiddelbart vil jeg klassificere Mayos første empowerment dimension som borgerdeltagelse.

Den empowermentform hvor aktører er med til aktivt at udfylde og indholdsbestemme et projekt, er ifølge Mayo udbredt, men der er også flere eksempler på at deltagerens bidrag til indholdsudfyldelsen begrænser sig til relativt små sociale arrangementer (Mayo, 2000:4).

Den tredje empowermentform hvor der kritisk sættes spørgsmålstegn ved det tænk-bare, og selve projektets rammer, rationalitet og legitimitet, er mindre udbredt i den empiri Mayo bygger på. I skandinavisk lokalsamfundsudvikling er det formentlig også den første og anden empowermentform som dominerer. I evalueringen af lokale

forsøgs- og udviklingsprojekter i Sverige, Norge, Danmark og Finland konkluderer Prahl og Olsen (1997) for eksempel at:

"...ofte er det en relativt mindre gruppe, der synes at kunne få øgede deltagelsesmuligheder i og med decentraliseringen. Desuden er deltagelse i betydning indflydelse på udformning af egne livsbetingelser ofte indirekte. Det lokale nærdemokrati er typisk et spørgsmål om foreningers og lokale organisationers involvering i udformningen af lokalområdet. Endeligt synes deltagelsen primært at være et spørgsmål om deltagelse i udformningen af civilsamfundssjæren. Faktisk synes deltagelsesmulighederne i vores forsøg m.h.t. arbejdslivet at være stort set fraværende, og hvad angår det politiske-administrative system, synes de relativt begrænsede." (Prahl og Olsen, 1997:13, min understregning).

Jeg anvender Mayos tre-delning af empowerment i analysen, da det er en konstruktiv måde at operationalisere et begreb som ellers kan være lidt flyvsk. I det følgende præciserer jeg begrebet om social kapital, fordi det kan begrebsliggøre nogle af de kollektive netværksrelationer som ofte er et nødvendigt led i en empowermentproces.

Social kapital

Governance og herunder for eksempel kvarterløft, giver mulighed for netværksdan-nelse på lokalt plan. Det opfordrer ifølge flere samfundsforskere til en styrkelse af samfundets sociale kapital (Hulgaard, 2001; Maloney, 1999). Jeg finder begrebet om social kapital anvendeligt i forhold til at forstå de netværksrelationer som opbygges i en empowermentproces.

Social kapital defineres af Putnam som: *"features of social organisations, such as networks, norms and trust, that facilitate co-ordination and co-operation for mutual benefit."* (Putnam, 1993:41, citeret fra McClenaghan, 2001). Jeg savner her nogle overvejelser af, hvad der definerer henholdsvis god og dårlig social kapital. En tillids-funderet social kapital er i Putnams teori kilde til blandt andet økonomisk vækst, men den kan vel også være bremsende? Hvis f.eks. netværket kun har tillid til hinanden og ikke kan indoptage nye ideer.

Bourdieu's begreb om social kapital er udviklet indenfor en mere konfliktteoretisk ram-me og med et andet formål. I Bourdieu's teori indeholder social kapital også et vist element af gensidig anerkendelse og det betegner de netværksressourcer som en aktør kan anvende i kampen om at opnå positionering i feltet:

"Social capital is the sum of the resources, actual or virtual, that accrue to an individual or a group by virtue of possessing a durable network of more or less institutionalized relationships of mutual acquaintance and recognition." (Bourdieu og Wacquant, 1992:119)

Bourdieu's begreb om social kapital er anvendeligt og operationaliserbart i en analyse, hvor aktører for eksempel kan anvende netværk til at øge deres position i det trafik- og bypolitiske felt. I et feltanalytisk perspektiv kan social kapital betegne både horisontale og vertikale netværksrelationer. Udviklingen af sådanne relationer vil jeg, hvis de som før nævnt kommer underprivilegerede til gode, betegne som *horisontal og vertikal empowerment* (Andersen og Nordgaard,

2002).

De horisontale- og vertikale relationer som rækker ud over en given fysisk lokalitet, er vigtige i forhold til at forstå produktionen af rum. Ved at bevæge netværksperspektivet ud over den enkelte lokalitet, undgås en lokalistisk og reduktionistisk tilgang til forståelsen af de problemer som kommer til udtryk på en lokalitet. Problemerne er ofte skabt andre steder og løsninger skal derfor ofte søges andre steder.

Supplerende til begreberne om horisontale og vertikale netværksrelationer, vil jeg, lidt firkantet udlagt, skelne mellem netværksrelationer af bonding (lukkende) eller bridging (brobyggende og åbnende) karakter (Bærenholdt og Aarsæther, 2001). Som Bærenholdt og Aarsæther (2001) diskuterer i forbindelse med studier af mestringsstrategier i nordatlantiske lokalsamfund, er dimensionerne af bonding og bridging på ingen måde afgrænset af et fysisk rum, men betegner karakteren af netværksrelationen. Når for eksempel en lokal Agenda 21 gruppe i Kgs. Enghave, danner relationer og udvikler strategier sammen med andre lokale Agenda 21 grupper, er den relationelle opbygning af social kapital karakteriseret af både bonding og bridging aspekter.

Dannelsen af netværksrelationer ud over det lokale niveau, som det for eksempel er sket i Kgs. Enghave, er også et eksempel på en bevægelse fra NIMBY til NIAB – fra *”Not in My Backyard”* til *”Not in Anyones Backyard”*. Som jeg tidligere diskuterede i forhold til Harveys teori er det centrale for lokale miljøbevægelser netop at de kan formulere et forholdsvis universelt krav om ikke at have for eksempel trafikproblemer lige uden for køkkenvinduet. Herved vil deres krav stå stærkere i den bredere politiske offentlighed.

Netværksbegreberne er relevante i en analyse af især *rumlig empowerment* der, som jeg har diskuteret tidligere, drejer sig om at blive bevidst om de relationer som producerer rummet og selv være med til at sætte dagsordenen for produktionen af rummet (jævnfør Harveys begreb om den *”utopiske arkitekt”*). I Kgs. Enghave kan det for eksempel dreje sig om at skabe handlekraftige netværksrelationer af den ene eller anden art, som kan være medvirkende til at ændre på konstellationen af rum, magt og mobilitet.

4.4 Sammenfatning

Dette kapitel indledte jeg med at præcisere min opfattelse af levevilkår, som bestående af både objektive og subjektive elementer. Mit formål var at vise, at levevilkårsbegrebet også bør indfange aktørers mobilitetsmuligheder samt de materielle kvaliteter ved lokaliteter.

For at indfange nogle af handlings- og planlægningsdimensionerne i forhold til en forandring af levevilkår, diskuterede jeg forskellige tilgange til kvarterløft som planlægningsstrategi. Det drejede sig om den sociale mobiliseringsteori, den kommunikative teori og det magt-orienterede perspektiv. De kan alle aflæses i de planlægningsprocesser som udspiller sig omkring kvarterløft. Den sociale mobiliseringsplanlægning kæder eksplicit planlægning sammen med et rumligt begreb om territorialitet og retter sig især mod at skabe en basis for lokal politisk identitet.

Den kommunikative planlægning har en fordring om at planlægningsprocessen forløber i et konsensusorienteret perspektiv hvor alle parter bliver hørt og hvor der bliver enighed om de bedste argumenter og løsninger. Jeg finder det kommunikative perspektiv tydeligt i dele af kvarterløftprocessen i Kgs. Enghave, specielt i den opstartende fase. Som jeg skal vise kan de senere faser af Kvarterløftet i Kgs. Enghave bedre forstås med udgangspunkt i en Foucaultsk og Flyvbjergsk magt-orienteret tilgang til planlægning og politik.

I min analyse anvender jeg Foucaults og Bourdieus teorier om magt som en allestedsnærværende produktiv kraft, fordi det inviterer til at forstå magtens *virkemåde* også udenfor de åbenlyse beslutningsfora.

I forhold til empowerment ligger der et skisma mellem denne allestedsnærværende magt og så for eksempel Lukes' forestilling om at et individ har reale interesser som kan afdækkes i en demokratisk proces. Forestillingen om afdækning af reale interesser findes også til dels i Friedmanns teori om udvikling af politisk bevidsthed og i teorien om den kommunikative handlen hvor deltagerne igennem dialog og konsensusorientering afdækker gyldige handlingsnormer. Min brug af empowermentbegrebet bygger på den allestedsnærværende og produktive magtopfattelse. For Foucault er aktørens interesser skabt af den strategiske magtsituation de befinder sig i, men aktører er samtidig med til at producere magtsituationen. Jeg definerer i denne forbindelse empowerment som bevidstgørelse omkring de magtrelationer som er med til at forme aktørens politiske identitet.

Empowerment som retter sig mod rummets produktion og territorial kontrol vil derfor indeholde en aktiv og kritisk stillingtagen til de kræfter som producerer rummet. I en trafikpolitisk sammenhæng kan det for eksempel være et spørgsmål om at tage kritisk stilling til den lokale sammensætning af rum, magt og mobilitet og herudfra forsøge at ændre relationerne i det trafik- og bypolitiske felt.

Sammenfatning af teoretisk tilgang

Jeg har i de to foregående kapitler vist hvordan man på baggrund af centrale teorier, kan forstå de aspekter af rum, magt og mobilitet, som kommer tydeligt til udtryk i Kgs. Enghave.

Mit formål er at indfange mobilitetens lokale dimension – specielt de lokale bivirkninger som biltrafikken skaber. En af biltrafikens lokale bivirkninger er netop at mulighederne for mobilitet forringes for de som bevæger sig *lokalt*, for eksempel ved gang og cykling. Til at indfange dette, anvender jeg et levevilkårsbegreb som indeholder objektive og subjektive elementer, og som er både rumligt og mobilt orienteret.

Trafikstrukturerne i samfundet er udtryk for en magtfuld rumlig produktion, som har været i årtier. Trafikanlæg fremstår som det Østerberg kalder en træg materialitet, mens de biler som dagligt benytter trafikanlæggene næsten *også* fremstår som en upåvirkelig struktur. Rummets produktion får sin egen logik og udtrykker sin egen magtdiskurs.

Magten og retten til at producere sit eget rum og generobre rummet fra kapitalismens dominans, står centralt i den marxistiske byteori, som både Harvey og Lefebvre repræsenterer. Steder tillægges betydning via menneskers intersubjektive meningsproduktion, og som Massey gør opmærksom på, er det vigtigt at fokusere på det sammenspil af globale og lokale relationer som steder indgår i. Som Harvey også anskueliggør, sker produktionen af rum dialektisk. Den allerede eksisterende materialitet fungerer som en, nogle gange træg basis, for den igangværende rumlige produktion.

Som jeg har vist på baggrund af Harveys og Bourdieus teorier, er samfundets magtrelationer med til at koncentrere henholdsvis ressourcer og problemer rumligt. En koncentration af trafikproblemer i for eksempel Kgs. Enghave, er derfor et led i *magtens virkemåde* i Hovedstadsregionen. Det er vigtigt at være opmærksom på de *processer* som skaber denne rumlige koncentration af sociale, kulturelle, økonomiske og miljø-mæssige ressourcer og problemer.

Den marxistisk orienterede teori, repræsenteret ved blandt andre Harvey og Lefebvre, er mindre egnet til at indfange kvarterløftets planlægningsdimensioner. I kvarterløft sker der en statslig kanalisering af ressourcer til samspilsramte byområder og den lokale befolkning mobiliseres ikke kun i opposition til staten.

For også at kunne lægge en kritisk vinkel på kvarterløft som planlægningsstrategi, diskuterede jeg forskellige perspektiver på planlægning. Den sociale mobiliserings-planlægning kan vise hvordan kvarterløft søger at mobilisere lokale kræfter og igangsætte en empowermentproces. Det kommunikative planlægningsperspektiv illustrerer de dimensioner af kvarterløftet som er orienteret mod dialog og konsensuddannelse, i en proces hvor lokale aktører bliver bevidste om deres interesser og deres roller som medborgere. Et Foucaultsk perspektiv på planlægning bidrager dog til at vise hvordan alle sociale processer er indlejret i nogle magtstrukturer, som skaber den virkelighed der handles indenfor.

I Kgs. Enghave søger de lokale aktører at ændre på de magtstrukturer og relationer som er med til at producere det territoriale område Kgs. Enghave.

Jeg har argumenteret for anvendeligheden af begrebet rumlig empowerment. Det indfanger de forandringsprocesser hvor underprivilegerede grupper forsøger at opnå kontrol over de mekanismer som er med til at producere deres rum.

I den forbindelse diskuterede jeg med baggrund i blandt andre Mayo (2000) hvordan empowermentbegrebet kan operationaliseres. Jeg diskuterede også hvordan et mere politologisk empowermentperspektiv kan indfange samspillet mellem individ og institution.

Denne korte sammenfatning af min teoretiske forståelse af sammenhængen mellem rum, magt og mobilitet danner en afslutning på specialets del 1. I den følgende analyse anvender jeg løbende de forskellige teoretiske perspektiver.

ANALYSE – Del 2

Indledning til del 2

Jeg har opdelt analysen i tre kapitler som både har forskellig analytisk karakter og forskellig tidsperiode.

Først foretager jeg en analyse af de nutidige aktører og handlesammenhænge i det trafik- og bypolitiske felt. Feltanalysen fungerer som en introducerende analyse, som jeg refererer tilbage til i de efterfølgende analyser.

Derefter analyserer jeg sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave. Denne analyse har et historisk perspektiv, hvor jeg på baggrund af interview og skrift-lige kilder, trækker linier tilbage til centrale trafikpolitiske begivenheder, som for eksempel P. Knudsens Gades forandring i 1970'erne. Jeg koncentrerer dog min analyse om sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår i 1990'erne. I en del af analysen diskuterer jeg hvordan rumligheden og materialiteten i Kgs. Enghave er produceret, og hvordan dette påvirker de individuelle sammenhænge mellem mobilitet og levevilkår. Analysen bevæger sig derfor både på individ-, kollektiv- og samfundsmæssigt niveau.

Til sidst analyserer jeg de lokale aktørers trafikpolitiske arbejde samt de planlægnings-processer og magtrelationer der præger processen. Jeg starter denne del af analysen i 1997 hvor Kvarterløftet og Bydelsrådet i Kgs. Enghave også begynder. Analysen bevæger sig frem til vinteren 2001/2002 og slutter på omkring samme tidspunkt som Københavns Kommune evaluerer det trafikplanlægningsforløb de har haft med Bydelen. De lokale aktørers arbejde for forandring af handlesammenhænge i det trafik- og bypolitiske felt er dog på ingen måde afsluttet, men i stadig udvikling.

Det trafik- og bypolitiske felt

Indledning

Formålet med dette kapitel er at introducere til det *felt* som det trafik- og bypolitiske arbejde i Kgs. Enghave er en del af. Umiddelbart kan man mene at trafik- og bypolitik ikke har de store berøringsflader og derfor ikke udgør et samlet felt. Problematikken i Kgs. Enghave har dog vist hvordan *trafikforhold er en central bypolitisk problemstilling*. Den lokale problematik, hvor trafik- og bypolitik kædes sammen, har relationer til andre niveauer, herunder kommunale og statslige. Min analyse i dette kapitel går derfor ud på at analysere hvordan det trafik- og bypolitiske felt former sig på de statslige og regionale niveauer.

Jeg analyserer primært handlesammenhænge på disse niveauer via centrale policy-dokumenter. Der er mange stridende positioner i spændingsfeltet mellem by- og trafik-politik, og det statslige niveau udgøres ikke af én, men af mange forskellige handle-sammenhænge, positioner og diskurser.

Efter i dette kapitel at have skabt en forståelse af det *overordnede* samspil mellem trafik- og bypolitikken, koncentrerer jeg de to efterfølgende kapitlers analyse om feltets lavere niveauer, nemlig de politiske processer i Kgs. Enghave og herunder samspillet med det kommunale administrative og politiske niveau. Vanskelighederne med at implementere Kvarterløftets og Bydelrådets trafikplanlægning har meget at gøre, med de modsatrettede rationaler der er på spil i feltets forskellige niveauer.

5.1 Politiske handlesammenhænge

I modellen nedenfor skitseres nogle af de aktører som har været aktive i det trafik- og bypolitiske felt i og omkring Kgs. Enghave, i perioden 1997 - 2001. Modellen indfanger ikke de historiske forandringer i feltets handlesammenhænge, herunder for eksempel nedlæggelsen af Hovedstadsrådet i 1989, nedlæggelsen af By- og Boligministeriet i efteråret 2001⁹, samt dannelsen af Kvarterløft og Bydelråd i 1997 og oprettelsen af HUR (Hovedstadens Udviklingsråd) i 2000. Det er alle ændringer som rykker ved spille-reglerne i feltet. Også mindre omstruktureringer i kommuner og ministerier samt ændringer i organisationers indflydelse, påvirker magtrelationerne og positionerne i feltet og har betydning for de politiske handlesammenhænge som dannes i feltet i dag.

Aktørerne i feltet udtrykker forskellige positioner og indskriver sig i forskellige handle-sammenhænge. Positionerne dannes på baggrund af aktørenes kapital og habitus, og som et led i aktørenes sociale og diskursive praksis. Egentlige diskurser ligger på niveauet over den diskursive praksis, som ofte rent tekstlige udtryk for en social og diskursiv praksis (Chouliaraki og Fairclough, 1999; Fairclough, 1998:73). Det interes-sante i feltanalysen er relationerne mellem positionerne. For eksempel identificerer jeg i det følgende nogle positioner som agiterer for bæredygtighed og nogle der agiterer for fremkommelighed. De relationelle magtforhold som ligger mellem disse positioner og de handlesammenhænge det skaber, danner en strukturerende baggrund for feltets sociale praksis. Omvendt er den sociale praksis også med til at producere relationerne og ændre dem. Som jeg før har nævnt, er det på denne dialektiske måde, at jeg via feltanalysen kan indfange nogle bagvedliggende struktureringer og objektive ressour-cefordelinger, og samtidig have fokus på den sociale praksis som udfolder sig.



Betydningsammenhænge

- Internationale, nationale og regionale målsætninger og politikker for trafik- og byudvikling
- | | |
|--------------------------------|---------------------------------------|
| Bæredygtig trafikudvikling > | < Fremkommelighed |
| Velfærdsorienteret bypolitik > | < Vækstorienteret entrepreneurialisme |

Strategiske initiativer

Velfærds- og miljøorienterede >	< Vækst- og profitorienterede
---------------------------------	-------------------------------

⁹ Jeg diskuterer ikke hvad nedlæggelsen af By- og Boligministeriet betyder for magtrelationerne i feltet, men vil påpege, at jeg ser en risiko for at de sidste års mangefacetterede by- og boligpolitik mister sin helhedsorientering, og at for eksempel kvarterløftpolitikken bliver for domineret af Ministeriet for Flygtninge, Indvandrere og Integration, som de er lagt ind under. Man kan frygte at kvarterløftpolitikken gøres synonymt med integrationspolitik hvilket, som mit speciale også viser, langt fra er den eneste dimension i kvarterløftpolitikken.

strategier som eksempelvis Byudvalg, Kvarterløft og Agenda 21.

strategier som for eksempel Øresundsbro, udvidelse af Motorring 3 og trafikregulering der fremmer bilfremkommelighed.

Lovforberedelse

By- og Boligministeriet,
Statslige sekretariat for Kvarterløft,
Miljø- og Energiministeriet, NOAH.

> < Trafikministeriet, Vejdirektoratet,
FDM, HUR.

Folketinget,

Den socialdemokratisk-radikale regering, 1992 – 2001

Centralforvaltning

By- og Boligministeriet,
Statslige sekretariat for Kvarterløft

> < Trafikministeriet,
Vejdirektoratet, HUR

- Borgerrepræsentationen i København, herunder Bygge- og Teknikudvalget med Søren Pind som borgmester.
- Københavns Kommunes forvaltninger, primært Vej- og Park samt Kvarterløftsekretariatet i 8. kontor

FORANDRINGSPROCESSERNE I KGS. ENGHAVE

Administrative og organisatoriske netværk

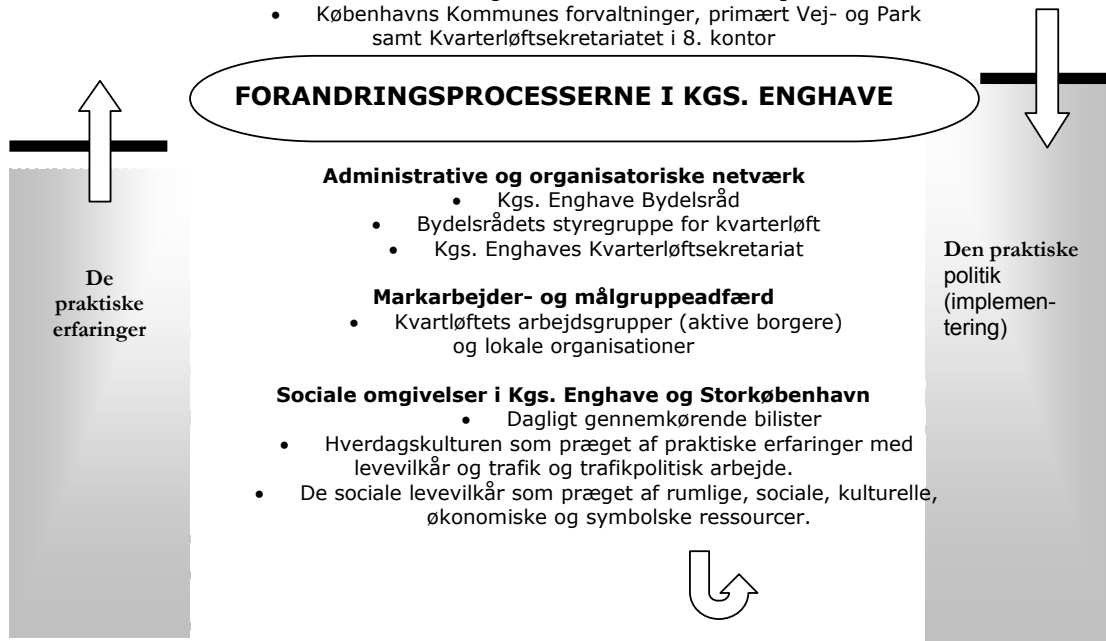
- Kgs. Enghave Bydelsråd
- Bydelsrådets styregruppe for kvarterløft
- Kgs. Enghaves Kvarterløftsekretariat

Markarbejder- og målgruppeadfærd

- Kvarterløftets arbejdsgrupper (aktive borgere) og lokale organisationer

Sociale omgivelser i Kgs. Enghave og Storkøbenhavn

- Dagligt gennemkørende bilister
- Hverdagskulturen som præget af praktiske erfaringer med levevilkår og trafik og trafikpolitisk arbejde.
- De sociale levevilkår som præget af rumlige, sociale, kulturelle, økonomiske og symbolske ressourcer.



Figur 5.1: Aktører og bandlesammenhænge i det trafik- og bypolitiske felt. (Egen fremstilling, på basis af Mathiesens (2001) fremstilling af et felt).

De positioner som jeg allerede på nuværende tidspunkt kan identificere som modstrid-ende, illustreres i modellen med modsætningstegnene > <. En af de modstridende handlesammenhænge er for eksempel initiativerne rettet mod bæredygtighed overfor initiativerne rettet mod at bygge flere motorveje og sikre fremkommelighed for motoriseret trafik. Ideen om fremkommelighed er også i delvis modsætning til kvarterløft-politikken i Kgs. Enghave, hvor en bremsning af bilernes fremkommelighed ses som et redskab til at løfte kvarteret. Den politik og de aktører som jeg umiddelbart ikke opfatter som modstridende, er fremstillet uden modsætningstegnene > <.

Det er vigtigt at understrege at den grafiske fremstilling er et forenklet og meget statisk udtryk for en *dynamisk* virkelighed i *stadig* forandring. Den ovenstående illustration kan fremstå lidt ”sort-hvid”, men der findes modstridende rationaler indenfor *alle* de vertikale og horisontale relationer - det afhænger blot af hvilke briller man har på.

Modellen skal læses som om den danner en cirkel – de overordnede betydningssammenhænge tager deres afsæt i konkrete sociale omgivelser, som for eksempel de sociale omgivelser i Kgs. Enghave. Pilene på modellens sider illustrerer cirkelbevægelsen. I højre side viser pilen hvordan de politiske strategier danner baggrund for trafik- og bypolitiske beslutninger af betydning for Kgs. Enghave, og giver sig udslag i en praktisk politik. På samme måde i venstre side. Her påvirker de praktiske erfaringer hos for eksempel borgerne i Kgs. Enghave ideelt set de mere overordnede politikfor-muligheder.

Modellen er problematisk fordi den er en forholdsvis ideal og neutral beskrivelse af feltets betydnings- og handlesammenhænge. Den lægger op til at der er et ligeligt forhold mellem for eksempel de praktiske erfaringer og den overordnede politikformulering. Som jeg senere viser, er de vertikale relationer i det trafik- og bypolitiske felt langt mere ulige, og for eksempel afspejles de erfaringer som gøres i Kgs. Enghave langt fra i den nationale politik. Modellens konstruktive bidrag er, at den på illustrativ vis bryder med en traditionel parlamentarisk beslutningskæde og at den på nuanceret vis indfanger de forskellige beslutnings- og betydningsniveauer.

5.2 Bypolitik som velfærdspolitik

Det bypolitiske genstandsfelt er bredt og indeholder mange ambivalente processer. Planlægningsforløbet omkring for eksempel Ørestaden, står på mange måder i skærende kontrast til By- og Boligministeriets velfærdorienterede politik der er baseret på lokal indflydelse (Andersen, 2002).

Af By- og Boligministeriet karakteriseres bypolitikken som velfærdspolitik. Som det skrives i perspektiv- og handlingsplanen fra 1999 ”Fremtidens By”:

”Bypolitik er velfærdspolitik [...] Vores omgivelser har stor betydning for vores almene velfærd, og vi har en åbenlys interesse i at få indflydelse på det, der omgiver os - ikke kun på vores hjem, men også på vores nærmiljø – byen eller bydelen. [...] Byen er rammen om livet.” (By- og Boligministeriet, 1999:9;7).

Baggrunden for at bypolitik diskursiveres som velfærdspolitik, er blandt andet de sociale problemers tilsynkomst i byerne. Problemerne koncentrerer sig særligt i visse, ofte almene, boligområder. Denne problemophobning skyldes blandt andet at segregeringen på boligmarkedet er øget siden 1970'erne. Skellet

mellem befolkningsgrupperne som bor i ejerboliger henholdsvis lejeboliger er stadig voksende, på stort set alle stati-stisk målbare parametre (Andersen og Ærø, 1997; Boligselskabernes Landsforening, 2000). De belastede boligområder bliver udtryk for et særligt des-integrationsfæno-

men; de bliver den sociale udstødnings ”epicenter” – det punkt hvor en rystelse, i dette tilfælde des-integrationen - rammer med den største kraft (Donzelot og Estèbe, 1998).

Regeringens Byudvalg er et tværministerielt udvalg som blev nedsat i 1993, med Indenrigsministeren som formand. Byudvalgets opgave var at udvikle initiativer til løsningen af problemerne i de samspilsramte boligområder. Der var primært tale om huslejenedsættelser, fysisk renovering, ansættelse af beboerrådgivere og igangsætning af sociale aktiviteter, og integrationspolitikken havde en fremtrædende rolle (Andersen, 1999:8f; www.kvarterloeft.dk, 2001).

Fra 1998 bestod Regeringens Byudvalg af Social-, Undervisnings-, Kultur-, Indenrigs- og Finansministeren, med By- og Boligministeren som formand. I betragtning af by-politikken mange dimensioner og i forhold til min analyse, er det bemærkelsesværdigt at Trafikministeren *ikke* er med i Regeringens Byudvalg.

Byudvalgets indsats retter sig i dag primært mod sociale aktiviteter i problemramte boligområder, mens kvarterløft retter sig mod helhedsorienteret og langsigtet strategi-planlægning for hele bykvarterer (www.kvarterloeft.dk, 2001). Regeringens Byudvalg er den øverste styregruppe for Kvarterløftet, og de enkelte kvarterløft fastlægger via samarbejdsaftaler med Regeringens Byudvalg, retningslinierne for deres arbejde. I samarbejdsaftalerne fastlægges også kommunernes forpligtelser over for de kvarterløft som er i kommunen. Den daglige koordinering af kvarterløftene i Danmark foregår fra Statens Sekretariat for Kvarterløft, som hører under By- og Boligministeriets ressort.

Kvarterløft

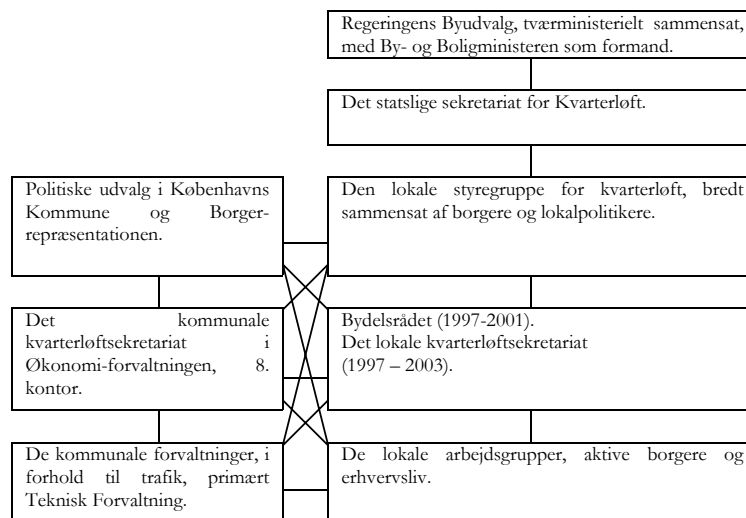
De første syv kvarterløft startede i 1997 og kan betegnes som en form for bypolitisk laboratorium, hvor nye bypolitiske redskaber afprøves. Det gælder specielt spørgsmålet om at sikre en helhedsorienteret, lokal indsats som er forankret i kommunerne, samt spørgsmålet om at lade indsatsen hvile på borgerinddragelse og lokale ønsker (Munk, 1999).

Ideen bag kvarterløft er, at løse problemerne på basis af lokale ønsker. Det er der mange gode elementer i, men ifølge kritikere er faren at indsatsen baseres på et for snævert lokalistisk og kommunitaristisk grundlag. For eksempel mener Pløger (1999) at kvarterløft forudsætter at fællesskaber dannes i det lokale område og at tanken bag kvarterløft er at kontrollere og udligne bylivets forskelligheder. Forestillingen om fællesskaber i det lokale er urealistisk og planlægning bør i stedet acceptere det *fremme-de* og uforudsete som en essens af *urbaniteten* (Pløger, 1999).

Hvordan denne accept af forskellighed og fremmedhed reelt skal komme til udtryk, giver Pløger ikke handleanvisninger på og kritikken blegner derfor. Hvis man betragter kvarterløftspolitikken som udtryk for at tilføre underprivilegerede lokalområder fysiske, sociale og kulturelle ressourcer, er der efter min mening intet galt med at bygge på en lokal indsats.

Jeg vil dog medgive at det rum-begreb som kan komme til udtryk via en diskursiv læsning af kvarterplanerne på mange måder er et gammeldags geografisk absolut rum-begreb. Det forudsætter opbygningen af fællesskab indenfor en afgrænset fysisk lokalitet. På den anden side er min erfaring med Kvarterløftet i Kgs. Enghave at de lokale aktører har det Massey (1997) kalder en "global stedsfølelse". De er bevidste om at produktionen af det lokale rum også skabes via blandt andet de regionale og nationale relationer kvarteret indgår i, og at kvarteret ikke kan løftes via en fællesskabsorienteret tilgang alene.

Nedenfor har jeg skitseret det institutionelle set-up omkring Kvarterløftet i Kgs. Enghave. Det specielle ved Kvarterløftet i Kgs. Enghave er, at det indtil 2001 var integreret med Kgs. Enghave Bydelsråd.



Figur 5.2: Oversigt over det institutionelle set-up omkring Kvarterløftet i Kgs. Enghave. (Egen fremstilling).

Kvarterløft opererer med en *bred* politikforståelse og en udvidet demokrati-model. Det er i stort omfang de lokale ønsker som danner basis for kvarterløftets indsats, om end strategier for lokal jobskabelse, lejlighedsrenovering og så videre kan være mere eller mindre defineret på forhånd. De ansatte i det lokale kvarterløftsekretariat er ansat af kommunen og er således formelt set kommunale embedsmænd. Deres funktion er overordnet set, at inddrage borgerne direkte i løsningen af kvarterets problemer.

Kvarterløft indeholder fra statslig side *ikke* en tydelig satsning på trafikale forhold. Som jeg nævnte tidligere er Trafikministeren ikke med i det tværministerielle Byudvalg og i By- og Boligministeriets bypolitiske publikationer er trafikforholdenes betydning for velfærd i byerne et næsten usynligt element. Hvis man ser på publikationerne fra Statens Byggeforskningsinstitut som er By- og Boligministeriets sektorforskningsinstitut, er der heller ikke her eksplicit fokus på trafikforholdenes betydning for velfærd i byerne (www.sbi.dk, 2001).

I Kgs. Enghave blev kvarterets trafikproblemer kollektivt formuleret som et afgørende element i den fysiske genopretning af kvarteret. Det har været forbundet med mange problemer at integrere trafikforholdene i Kvarterløftet i Kgs. Enghave. Problemerne har ikke primært ligget på det lokale horisontale niveau, men i forhold til Københavns Kommunes politiske og administrative

led, herunder Bygge- og Teknikudvalget samt Vej & Park. Realiseringen af en lang række af kvarterløftprojekterne er afhængig af grønt lys og praktisk opbakning derfra.

Trafikforholdene har været et gennemgående og meget vigtigt tema også i mange andre kvarterløft og flere kvarterløftområder har oplevet problemer med at skabe forandring i trafikforholdene. Nogle af årsagerne er, at samarbejdet med de kom-munale forvaltninger har været problemfyldt samt at lokale trafikproblemer ikke kun skal løses lokalt. Som lederen af det Statslige Sekretariat for Kvarterløft udtrykker det:

”Trafik er et område, hvor man på den ene side må sige, at planlægning på kvarterniveau alene kommer til kort, fordi, der er stor risiko for overvæltning af trafikproblemer på andre kvarterer og på den anden side, viser det sig at være et af de forhold som borgerne er allermost optaget af, hvorfor de trafikale problemer selvsagt også kommer til at spille en central rolle i kvarterplanerne. I Kolding Sydvest var trafikgruppen således topscoreren, da man på en borgerkonference fik mulighed for at melde sig til emnegrupper. Der er udover Kolding Sydvest trafikplaner på vej i alle de københavnske kvarterløft.” (Munk, 1999:44).

Den følgende analyse koncentrerer om handlesammenhænge og positioner i trafik-politikken.

5.3 Trafikpolitikens mål og midler

Trafikpolitikens grænser kan være svære at definere. På den ene side er den en sek-torpolitik med eget ministerium, egne styrelser og egen politik. På den anden side er trafikpolitikken et åbenlyst tværsektorielt område, idet en lang række andre ministerier og handlesammenhænge har indflydelse på udviklingen i trafikken.

COWI (2000) sammenfatter ”trafikvækstens anatomi” til at være et samspil mellem økonomiske, sociologiske, politisk-institutionelle og planlægningsmæssige determinanter:

- Blandt de økonomiske årsager til trafikvæksten er den økonomiske vækst, stigning i disponibel indkomst og muligheden for befordringsfradrag. Ligeledes har bil- og benzinpriserne betydning for efterspørgslen på privat transport¹⁰.
- Forestillingen om at ”det gode liv” og frihed forudsætter høj mobilitet er blandt de sociologiske årsager. Disse er indlejret i moderne samfunds- og hverdagsliv, hvilket gør en politisk regulering svær.
- De politiske og institutionelle forhold påvirker også trafikvæksten. Gode mobilitets-muligheder og fremkommelighed er et udbredt politisk mål som har mange stærke interessenter.
- Blandt de planlægningsmæssige årsager til den øgede trafikvækst er den funktionelle byplanlægning, som har fremmet den strukturelle adskillelse af erhvervs- og boligfunktioner. Den nuværende tendens til centralisering af indkøbsmuligheder og sygehuse er også et fysisk lokaliseringmønster som skaber øget transport.

¹⁰ Danmarks Statistik dokumenterer for eksempel at den offentlige transport er blevet relativt dyrere de sidste 20 år, hvilket alt andet lige ikke fremmer et skift fra privat til offentlig transport: ”I de sidste 20 år er det blevet ca. halvdelen gang dyrere at benytte busser og ca. 33 pct. dyrere at benytte tog, hvorimod privat bilbenyttelse ligger på et uforandret niveau i perioden, målt i reale priser.” (Nyt fra Danmarks Statistik, 2001).

Trafikministeriet har langt fra indflydelse på alle disse årsager til væksten i trafikken. I 1993 skrev Transportrådet i deres oversigt over dansk transportpolitik:

"Der er ikke i Danmark tradition for at have en samlet politisk strategi for og plan-lægning af transportsektoren. Dette til trods for transportsektorens store samfunds-mæssige betydning og de åbenlyse afhængigheder mellem de forskellige transport-former." (Transportrådet, 1993).

Den første samlede plan for dansk trafikpolitik "Trafik 2005, problemstillinger, mål og strategier" udsendte Trafikministeriet i 1993. Planen sammenfatter en række diskus-sioner og opstiller visioner og mål for transportsektoren, herunder hvordan biltrafikken skal begrænses for at sikre en bæredygtig udvikling. Det sidste er der dog modstriden-de opfattelser af i planen. Der udtrykkes for eksempel ikke håb om at den kollektive trafik vil kunne overtage store mængder af biltrafikken: *"Den kollektive trafik vil dog ikke, selv med en massiv udbygning, kunne overtage en meget stor del af biltransport-arbejdet."* (Trafikministeriet, 1993:9).

Det beskrives også hvordan den private personbiltrafik forventes at stige og det fastslås at: *"Med udsigt til fortsat stigende vejtrafik kan kapacitetsproblemerne blive så store, at en egentlig udbygning af vejnettet er nødvendig."* (Trafikministeriet, 1993:95). På denne måde åbnes der en mulighed for stadig stigning i biltrafikken. Planen indeholder flere målsætninger som efterfølgende ikke er blevet fulgt, herunder målsætningen om at stabilisere udledningen af CO₂ på et niveau, der svarer til niveauet i 1988.

De trafikpolitiske aktører

Trafikministeriet er et gammelt ministerium som blev dannet i 1894. Det har formelt set ansvar for lovgivning og politikudvikling på vej- og trafikområdet. Færdselsstyrelsen er lovforberedende i forhold til færdselsloven og har sektoransvaret for den kollektive trafik, herunder udviklingsopgaver. Vejdirektoratet har siden 1960'erne været både bygherre og driftsherre for motorveje, øvrige statsveje og tilhørende broer og tunneller, og er i dag nationalt videnscenter for veje og vejtrafik (www.trm.dk, 2001).

Det tidligere Hovedstadens Trafikselskab (HT) er lagt ind under Hovedstadsregionens Udviklingsråd (HUR) som har ansvaret for den kollektive bus- og lokalbanedrift i Hovedstadsområdet. HUR skal også godkende nye baner og større veje, samt udarbejde en trafikplan for Hovedstadsområdet. HUR blev dannet den 1. juni, 2000 og kan ses som en afløser for det Hovedstadsråd der blev nedlagt af den borgerlige regering i 1989. Som nedenstående tabel også viser, er trafikplanlægningen delt op mellem mange forskellige aktører og HUR kan derfor have svært ved at lave en samlet region- og trafikplanlægning (Jespersen et al., 2001).

Amterne har ansvaret for de regionale veje og oftest også de regionale busselskaber. Via regionplanlægningen kan amterne fastlægge transportinfrastrukturen og påvirke transportmønstrene i regionen. De har derfor, som fremført af sekretariatschef i Transportrådet, et stort ansvar for at lægge strukturerne til en bæredygtig transport (Krawach, 1999).

Kommunerne kan begrænse bilkørsel via planlægning efter for eksempel stationsnærhedsprincippet og en tættere byudvikling, med erhvervslokalisering tæt ved kollektive trafikknudepunkter (Krawack, 1999). Kommunerne har ansvaret for at vedligeholde de kommunale veje og for at føre trafikikkerhedspolitik i kommunen. De kan for eksempel afhjælpe trafikale problemer ved at anlægge bump, rundkørsler, stier, regulere lyssignaler, lave grønne bølger, fastsætte hastighedsgrænserne og lave tekniske løsninger der

øger bussernes fremkommelighed på de kommunale veje. I dette arbejde fungerer det lokale politi som medspiller og daglig observatør af trafikens udvikling i kommunen. Lokale Agenda 21 grupper og de lokale afdelinger af miljøbevægelsen NOAH og Dansk Cyklist Forbund, fungerer ofte som høringspart ved kommuneplan-lægningen, og er begge eksempler på positioner der agiterer for en begrænsning af biltrafikens gener.

Et eksempel på en forening som i højere grad agiterer for fremkommelighed er FDM – Foreningen for Danske Motorejere. FDM blev dannet i 1961 midt i bilismens væksttid og er som interesseorganisation medlem af flere råd og udvalg (www.fdm.dk, 2001). Ifølge Beckmanns (1999) diskursive læsning af forsiderne på FDM's blad Motor fra 1961 til 1999, blev bilen i 1960'erne sat ind i en social og samfundsmæssig sammen-hæng, mens den i dag fremstilles som ren teknologi løsrevet af sociale sammenhænge og med tekniske løsninger på de risici der er forbundet med bilismen.

Nedenstående tabel skitserer de forskellige trafikpolitiske aktører og deres kompetenceområder:

Resort	Politisk	Administrativt	Vidensmæssigt
Stat			
Statsveje Jernbaner (ekskl. privatbaner) Luftfart Færger Enkelte havne De store broer	Folketinget. Trafikudvalget. Miljøudvalget. Skatteudvalget. Finansudvalget.	Trafikministeriet Styrelser og selskaber herunder: Veje og broer Vejdirektoratet. Banestyrelsen. Færdselsstyrelsen. Statens Bilinspektion. Rådet for Større Færdselsikkerhed. Færdselsikkerhedskommissionen. Vejtransportrådet. A/S Sund&Bælt. Øresundsbrokonsortiet. <u>Samspil med andre ministerier:</u> Miljø- og Energiministeriet. Skatteministeriet. Finansministeriet. Justitsministeriet (ifht. politiet).	Danmarks Transportforskning. Transportrådet. Danmarks Miljøundersøgelser. Universiteter.
Hovedstads-regionen			
Regionplanlægning Taktkompetence for HT-busser, tog, S-tog og lokalbaner. Planlægning og koordinering af køreplaner for HT-busser og lokalbaner	HUR-rådet: består af amtsborgmestrene og af borgmestrene for de to central-kommuner. Diverse udvalg.	Hovedstadens Udviklingsråd. Planlægningsafdeling. Køreplanafdeling.	
Amt			
Amtsveje. Privatbaner (udenfor Hovedstadsområdet).	Amtsråd. Udvalg for Teknik og Miljø o.lign.	F.eks. Vejafdeling; Vejprojekteringsafdeling; Amtsvejvæsen; Amtsligt trafikselskab.	
Kommune			
Kommuneveje. Havne.	Kommunalbestyrelse; Udvalg for Teknik og Miljø o.l.	Teknisk Forvaltning.	
NGO'er			
Interessevaretagelse for motorejere. Bredt orienteret arbejde for miljøet. Varetagelse af cyklisteres interesser.	FDM NOAH; Rådet for Bæredygtig Trafik. DCF		

Tabel 5.3: Oversigt over centrale trafikpolitiske aktører.

(Tabellen er inspireret af Jespersen et al. 2001, hvortil jeg har tilføjet bl.a. region og NGO-niveauet).

I det følgende diskuterer jeg nogle af de aktører som arbejder for bæredygtighed og miljø, og som et led heri, en begrænsning af biltrafikken.

Bæredygtighed og miljø

Miljøministeriet blev dannet i 1971 og er derfor en forholdsvis ny aktør i feltet. I 1994 blev det lagt sammen med Energiministeriet. Formelt set har Miljø- og Energiministeriet ansvaret for miljøplanlægning, hvilket også indbefatter planlægning, lovgivning og politikdannelse i forhold til biltrafikkens og transportens miljømæssige belastninger. Det har også en væsentlig rolle at spille i strategier for bæredygtig udvikling.

Brundtland-kommissionens rapport fra 1987 "Vor Fælles Fremtid" diskuterer de globale miljøproblemer og opfordrer til en fælles indsats for at sikre en bæredygtig udvikling. Den traditionelle definition af bæredygtig udvikling er "*en udvikling som opfylder de nuværende generationers behov uden at bringe fremtidige generationers muligheder for at opfylde deres behov i fare.*" (Miljø- og Energiministeriet, 1999).

På RIO-konferencen i 1992 blev det fastlagt at bæredygtig udvikling både indeholder en miljømæssig, en økonomisk og en social dimension. Det blev også fastlagt at indsatsen for at fremme en bæredygtig udvikling skulle ske på alle niveauer - globalt, nationalt og lokalt. I Danmark har der især været arbejdet med integration af miljø-hensyn i landbrugs-, transport- og energisektoren.

Regeringen fremlagde i foråret 2001 en strategi for bæredygtig udvikling "Udvikling med omtanke – fælles ansvar" (Regeringen, Juni 2001). Som min analyse af mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave også viser, så er transportpolitik ikke ligetil at afgrænse. Derfor er det problematisk at Regeringens strategi for bæredygtig udvikling behandler transportområdet som en selvstændig sektorpolitik, og ikke som et tværgående indsatsområde på linie med miljø og sundhed. Det medfører en snæver opfattelse af transportens indflydelse på vores samfund.

Strategien for transportområdet fokuserer ydermere primært på teknologiske løsninger, i forhold til for eksempel en begrænsning af partikeludledning. Teknologiske løsninger kan være et skridt på vejen, men de løser ikke selve årsagen til problemet, nemlig en stigende biltrafik. De løser heller ikke de sociale bivirkninger fra trafikken.

Generelt har der været begrænset fokus på at udvikle socio-økonomiske indikatorer som kan indfange den sociale bæredygtighed (Gudmundsson, 2000). Regeringen afgrænsede sig også på forhånd fra at diskutere den sociale bæredygtighedsdimension, fordi man mente at den var integreret i velfærdsstatens generelle politik (www.mst.dk, 2001).

OECD er mere radikal i deres strategi for "Environmentally Sustainable Transport" og inkluderer den sociale dimension i definitionen af bæredygtig udvikling på transport-området:

"... the ultimate objective of a sustainable transport policy should be the creation of a transport system which permits every citizen the possibility of leading a full and satisfying life without the need to own a car." (Adams, 2000:98).

Den danske strategi for bæredygtig udvikling inkluderer indikatorer som antal dræbte i trafikken og transportens emissioner (Regeringen, April 2001). Jeg har andetsteds foreslået, at man skal arbejde på at udvikle indikatorer som indfanger den komplekse lokale sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår. Enkle indikatorer kunne for eksempel være trafikmængden og fartgrænserne gennem bolig- og skoleområder (Nordgaard, 2001).

Agenda 21

På FN's miljøkonference i Rio 1992 blev konceptet for Agenda 21 lagt fast. Agenda 21 er et handlingsprogram og "en global dagsorden for bæredygtig udvikling i det 21. århundrede", hvori der lægges vægt på dialog mellem myndigheder og lokale borgere (Moos, 2000). Den lokale Agenda 21 indsats bygger på frivillig borgerdeltagelse og Miljø- og Energiministeriet støtter indsatsen økonomisk via for eksempel puljemidler.

Siden 1992 har Miljø- og Energiministeriet opfordret kommunerne til at udarbejde Trafik- og Miljøhandleplaner og på denne måde proaktivt integrere de statslige trafik- og miljømålsætninger i den lokale planlægning (Miljø- og Energiministeriet, 1996). En evaluering af omkring 50 kommuners arbejde med trafik- og miljøplanlægning viser dog at "*kommunerne både formelt og reelt kun i meget ringe omfang tog udgangspunkt i overordnede statslige trafik- og miljømålsætninger.*" (Hovgesen og Hansen, 1997:3).

Nogle af de centrale mål med trafik- og miljøpuljen var at fremme planlægning i forhold til trafiksikkerhed, luftforurening, støj, utryghed, barriereeffekt samt visuelt miljø. En af årsagerne til at de statslige målsætninger ikke følges eksplicit, kan blandt andet være, at de tilpasses eksisterende kommunale projekter og ressourcer (Hovgesen og Hansen, 1997).

5.4 Fremkommelighed versus bæredygtighed

På alle niveauer af feltet er der en konflikt mellem de positioner som agiterer for fremkommelighed for biler og de positioner som agiterer for bæredygtighed, og herunder en begrænsning af biltrafikken.

Det trafikpolitiske felt ændres og bliver formentligt mere kompliceret som følge af Brundtland-kommissionens princip om at bæredygtighed skal indarbejdes i alle sektor-politikker. Der er kommet mere lovgivning og flere målsætninger at leve op til og som følge heraf er nogle af feltets positioner kommet i konflikt. Trafikministeriet har formelt set arbejdet på at indarbejde et bæredygtighedsprincip i transportsektoren, men som Sørensen (2001) konkluderer, så hæmmes dette arbejde af en række barrierer både internt i Trafikministeriet og i dets samarbejde med andre ministerier.

Historisk har Trafikministeriets arbejde først og fremmest været målrettet mod fremkommelighed – at opfylde samfundets behov for transport af personer og gods, gnidningsfrit og uden kø-problemer. Vejdirektoratet har som et led i denne trafikafviklings-strategi haft vejbyggeri som deres mål. Dette historisk indlejrede mål om fremkommelighed er ifølge Sørensen (2001), stadig fremtrædende i Trafikministeriet og kommer til udtryk i ministeriets publikationer og i de trafikpolitiske beslutninger. Det gør det svært for Trafikministeriet at indarbejde en strategi for bæredygtig udvikling og skaber en række samarbejdsproblemer med blandt andet Miljø- og Energiministeriet. De to ministerier samarbejder i et klima som en medarbejder benævnte "de puniske krige" (Sørensen, 2001).

Diskursen om fremkommelighed er feltets *doxa* – det er de ubevidste spilleregler og meningsuniverser som gælder i feltet og som tages for givet af de

fleste aktører i feltet¹¹. Miljøministeriet og princippet om bæredygtighed introducerer en *heterodoxa*, det vil sige en ny måde at anskue feltets problematikker på. Herved starter en bevidst kamp om feltets ressourcer og positioneringer. De aktører som er interesseret i at fastholde ideen om fremkommelighed, vil søge genetablere den gamle doxa, hvor fremkommelighed var noget man tog for givet: *"...what is essential goes without saying because it comes without saying: the tradition is silent, not least about itself as a tradition;"* (Bourdieu, 1977:167).

Tovtrækkeriet mellem feltets fremkommeligheds- og bæredygtighedspositioner føres stadig. FDM, Vejdirektoratet, dele af Trafikministeriet tegner positioner med fokus på den private motoriserede persontransport. Heroverfor tegner andre dele af Trafikministeriet sammen med Miljø- og Energiministeriet, OECD's bæredygtighedsstrategi og græsrodsorganisationen NOAH, positioner med vægt på begrænsning af de negative bivirkninger fra den private persontransport.

En af forudsætningerne for diskursen om fremkommelighed, og som gør den svær at ændre, er forestillingen om at øget biltrafik er nødvendig for økonomisk vækst. Regeringen skriver i sin strategi for bæredygtig udvikling, at det er et overordnet mål at *"...bryde sammenhængen mellem vækst i transportens miljø- og sundhedsbelastning og vækst i økonomien..."* (Regeringen, Juni 2001:65). Hvordan det skal gøres nævnes ikke. Senere retfærdiggøres stigende efterspørgsel på transport ironisk nok med argumentet om fortsat økonomisk vækst: *"Den økonomiske vækst i samfundet må fortsat forventes at være en central årsag til væksten i transportefterspørgslen."* (Regeringen, Juni 2001:67).

At der ikke er nogen synderlig økonomisk effekt af at udbygge infrastrukturen blev allerede indikeret af "Trafik 2005" fra 1993:

"Med den standard det danske vejnet har i dag, vil der ikke - bortset fra etablering af de faste forbindelser - være tale om regionaløkonomiske effekter af nogen betydning ved forbedring af det eksisterende vejnet..." (Trafikministeriet, 1993:8).

Forskning i sammenhængen mellem infrastruktur og erhvervsudvikling konkluderer også at: *"Hvad angår de regionale erhvervsrelaterede effekter af transportinvesteringer, tyder alle forskningsresultater på at disse effekter i udviklede lande er små."* (Illeris, 2000:568).

På trods af de få økonomiske effekter af forbedring af vejnettet, argumenterer Vejdirektoratet alligevel for at fremme motorvejsbyggeriet af hensyn til det "samfunds-økonomiske spild". Den anvendte udregningsmetode betragter al kørsel med mindre end 100 km/t. på motorvejene som spild, og udregner det økonomiske tab derved (Vejdirektoratet, 2000).

Blandt de kritiske aktører og fortalere for bæredygtigheds- og miljøorienterede positioner, er blandt andet miljøbevægelsen NOAH. Sammen med det nydannede "Rådet for Bæredygtig Trafik", er NOAH ofte med i debatten om begrænsningen af biltrafikken og opprioriteringen af den kollektive trafik (www.noah.dk, 2001; www.baeredygtig-trafik.dk, 2001). Der argumenteres

¹¹ Bourdieu uddyber doxa begrebet i følgende citat som forklarer hvordan objektive strukturer og relationer internaliseres i social praksis og bliver den selvfølgelighed som samfundet indrettes efter: *"When, owing to the quasi-perfect fit between the objective structures and the internalized structures which results from the logic of simple reproduction, the established cosmological and political order is perceived not as arbitrary, i.e. as one possible order among others, but as a self-evident and natural order which goes without saying and therefore goes unquestioned, the agents' aspirations have the same limits as the objective conditions of which they are the product."* (Bourdieu, 1977:166). Doxa-begrebet kan være med til at forklare, hvorfor det er så svært at gøre trafikpolitikken mere orienteret mod svage trafikanters mobilitetsmuligheder i det lokale.

blandt andet for at vejdirektoratet skal fjernes, fordi det har udtjent sin rolle (at sikre fremkommelighed) og har karakter af at være ”en stat i staten” (Dybroe, 2001).

Forvirringen på nationalt plan om rationalerne bag den førte trafikpolitik, afspejles i for eksempel regionplanerne for Hovedstadsområdet. Den statslige udmelding til region-planrevision 2001 opfordrer for eksempel amterne til at planlægge for et:

”...bymønstre og en byudvikling, der modvirker en fortsat kraftig vækst i transport-arbejdet, idet der samtidig skal tages hensyn til mobiliteten og regeringens arbejds-markedspolitik.”
(COWI, 2000:36).

Som citatet viser, skal planlægning af transportarbejdet tage hensyn til mobilitet og regeringens politik om et fleksibelt arbejdsmarked. Der er således lagt op til en bred fortolkning af hvad bæredygtig regional transportplanlægning betyder.

5.5 Sammenfatning

I de ovenstående diskussioner har jeg analyseret hvordan trafik- og bypolitiske positioner forholder sig til hinanden. Feltet bærer præg af manglende koordinering mellem de forskellige politikker og der er mange magtkonflikter og modstridende rationaler. Jeg har analyseret feltet i en bestemt periode og mine betragtninger og konklusioner skal ses i lyset af, at feltet er i stadig udvikling.

Den bypolitiske vision om bypolitik som velfærdspolitik, løber ind i problemer når lokale borgere definerer, at deres velfærdspolitik er trafikpolitik! By- og trafikpolitikken er ikke integrerede politikker på nationalt niveau. Bypolitikkenes kvarterløft er orienteret mod kollektiv velfærd i by- og boligkvarterer, mens trafikpolitikkenes velfærdsorientering drejer sig om økonomisk vækst.

Trafikpolitikken har traditionelt set haft fokus på fremkommelighed og mange af de administrative og politiske aktører på alle niveauer i feltet, indtager positioner hvor de søger at fastholde feltets doxa om fremkommelighed. De aktører som agiterer for miljømæssig og social bæredygtighed samt lokalt miljøarbejde, fører et langvarigt og sejt tovtrækkeri mod feltets doxa om fremkommelighed. Dette tovtrækkeri er ligeledes at finde på alle niveauer af feltet, fra de lokale Agenda 21 grupper til den nationale strategi for bæredygtighed.

Trafikpolitikkenes velfærdsdimension kan lidt firkantet siges at være fremkommelighed for bilister. Den lokale dimension af trafikpolitikken drejer sig om begrænsning af ulykker, støj og forurening samt færdselsregulering, men det virker som om at hensynet til fremkommelighed og økonomisk vækst, overskygger dette lokale aspekt af trafikpolitikken. Samtidig viser min analyse af mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave, at også utryghed, bekymring og det visuelle miljø bør være vigtige elementer i det trafik-politiske genstandsfelt.

I Kgs. Enghave er de lokale aktørers ønske om en forandring af trafikforholdene præget af tovtrækkeriet mellem fremkommelighed og bæredygtighed, hvor hensynet til fremkommelighed synes at vinde. I de

følgende to kapitler analyserer jeg nærmere hvordan handlesammenhænge i det trafik- og bypolitiske felt påvirker trafikfor-holdene i Kgs. Enghave.

Mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave

Indledning

I dette kapitel analyserer jeg primært problemformuleringens første spørgsmål, som drejer sig om hvordan sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår danner baggrund for den trafikpolitiske aktivitet i Kgs. Enghave.

Jeg indleder med at introducere til Kgs. Enghave via kort og tal. Derefter analyseres nogle historiske trafikforandringer i bydelen. Dette giver et bredere historisk perspektiv på blandt andet diskursen om fremkommelighed for biler, som jeg analyserede i forrige kapitel. Derefter analyserer jeg den nuværende trafikstruktur i Kgs. Enghave, de mobilitetsforhold der er i bydelen samt hvilken levevilkårsmæssig indflydelse det giver for skellige personer og befolkningsgrupper i bydelen. Jeg relaterer resultaterne til andre undersøgelser.

Til sidst analyserer jeg sammenhængen mellem de mobilitets- og levevilkårsmæssige gener bydelens aktører oplever og deres trafikpolitiske aktivitet.

6.1 Bydelen Kgs. Enghave i kort og tal

Jeg præsenterer i det følgende Kgs. Enghave via nogle enkelte tal om beboersammensætningen, boligstrukturen og andre sociale forhold. Hermed sættes bydelens trafikforhold ind i en bredere sammenhæng.

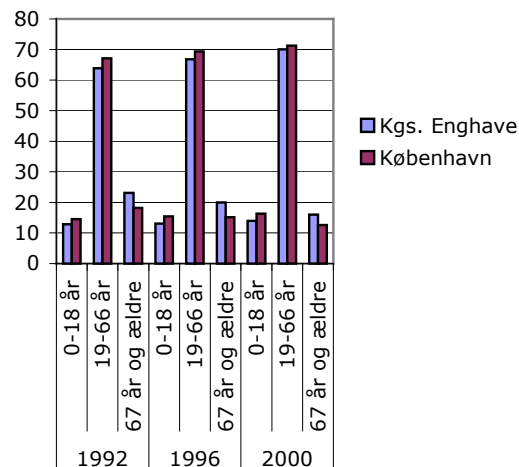
Historien om Kgs. Enghave præsenteres ofte som en forfaldshistorie: I 1920'erne hvor bydelens første boligkvarter "Frederiksholm" opstod omkring teglværkerne, var det gode arbejderklasseboliger. Der var lys, luft og vand og gode rummelige lejligheder, samt mange arbejdspladser i bydelen. Vejene i Frederiksholm er opkaldt efter ledende socialdemokratiske skikkelser – bydelen var et "arbejderklassens Hellerup" (Reddersen, 1993).

Denne måde at fremstille bydelens historie på er selvfølgelig udtryk for en bestemt diskurs der indgår i en bestemt social handlesammenhæng. Jeg ønsker ikke at skrive mig ind i en lokalistisk historisering af bydelens udvikling, men vil analysere problematikken omkring mobilitet og levevilkår, magt og rum som en *generel* problematik, der blot kommer særligt til udtryk i Kgs. Enghave.

Sociale og boligmæssige forhold

I sammenligning med de 14 andre bydele i København, fremstår Kgs. Enghave på mange måder som en unik og kontrastfuld bydel.

Som følgende figur viser, er der en lidt højere andel af ældre personer i Kgs. Enghave end gennemsnittet i København. Samtidig er andelen af personer i den erhvervsaktive alder øget siden 1992.



Figur 6.1: Procentvis aldersfordeling for befolkningen i Kgs. Enghave og København.
 Personer i Kgs. Enghave i alt: 1992=13.838; 1996=14.645; 2000=15.515.
 (Københavns bydele, 1990; 1996; 2000. Tabel 1).

Der er flere enlige og færre par i Kgs. Enghave end gennemsnittet i København, nemlig 24% par og 76% enlige i Kgs. Enghave, mod 28% par og 72% enlige i København som helhed (Københavns bydele, 1996;2000:tabel 8;9).

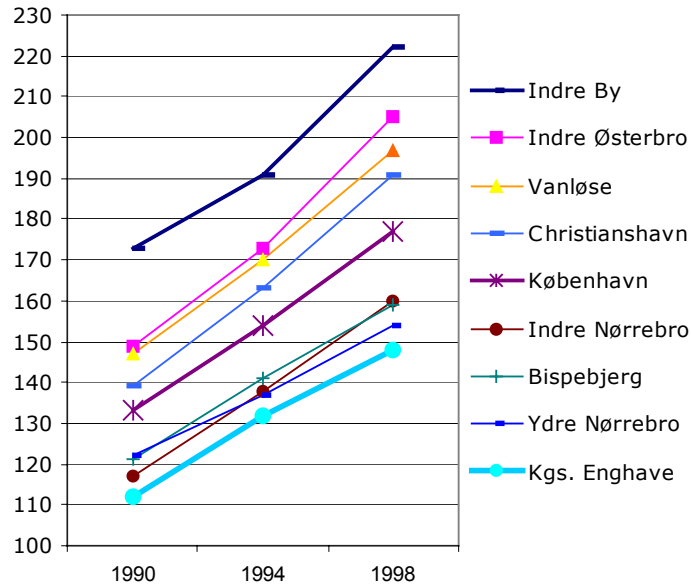
Procentdelen af indvandrere og efterkommere af indvandrere er faldet med et procent-point fra 1995 til 2000 i både Kgs. Enghave og København. I 2000 var andelen af indvandrere og disses efterkommere på 15% i Kgs. Enghave (2143 personer) og 12% i København (Københavns bydele, 1996;2000:tabel 4).

Ved en fordeling af den 16-66 årige befolkning efter uddannelsesmæssig status ses det, at Kgs. Enghaves befolkning i 1995 generelt havde kortere uddannelser end gennemsnittet for København:

	Uden formel erhvervs-kompetence	Erhvervsfaglig uddannelse	Kort videregående uddannelse	Længerevarende uddannelse
Kgs. Enghave	60%	31%	3%	6%
København	52%	29%	5%	14%

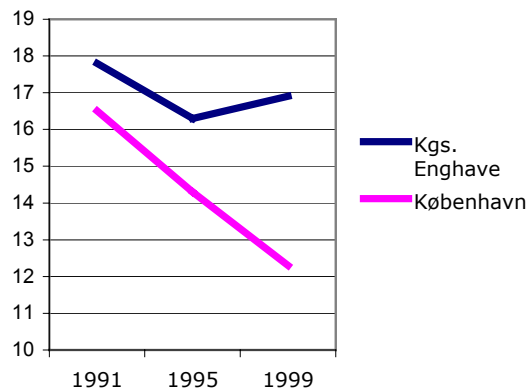
Tabel 6.2: Befolkningen 16-66 år efter uddannelsesmæssig status. 1995. Procent.
 (Københavns bydele, 1996:tabel 15).

Bydelsstatistikken for Københavns bydele går tilbage til 1990 og viser, at Kgs. Enghave siden 1990, har haft den laveste bruttoindkomst pr. indbygger over 15 år i København. I 1998 var skattepligtige personers gennemsnitlige bruttoindkomst 148.000 i Kgs. Enghave og 177.000 i København som helhed. Den gennemsnitlige personlige bruttoindkomst for personer i Københavns Kommune ligger også under landsgen-nemsnittet, som i 1998 var på 189.000 kr. (Statistisk Årbog, 2000:tabel 223).



Figur 6.3: De fire højeste og fire laveste gennemsnitlige bruttoindkomster pr. skattepligtig person over 15 år i Københavns bydele, samt gennemsnittet for hele Københavns Kommune. (Københavns bydele, 1990;1996;2000:tabel 24;31;34).

Klientraten i Kgs. Enghave er noget større end for resten af København, og forskellen er øget siden 1991. Klientraten beregnes som antal modtagere af kontanthjælp og anden støtte fra det offentlige undtaget SU, i procent af befolkningen. I 1999 var klientraten i Kgs. Enghave 17% mod 12% i København som helhed.



Figur 6.4: Klientrate i henholdsvis København og Kgs. Enghave. (Københavns bydele, 1990;1996;2000:tabel 20;28;30).

Førtidspensionister er ikke med i klientraten, men der er en noget højere andel i Kgs. Enghave end i København som helhed, nemlig 10% mod 6,6% i år 2000 (Københavns bydele, 2000:tabel 27).

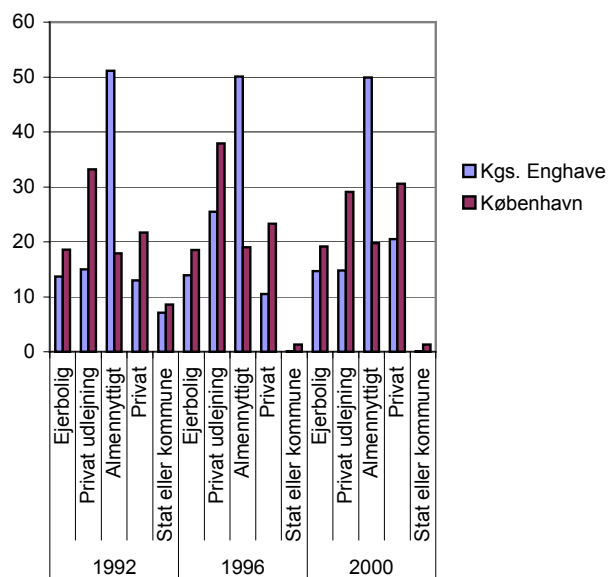
Selvom de fleste boliger i Kgs. Enghave er opført i 1920–1959, er de i god stand og en højere andel af boligerne i Kgs. Enghave har eget bad og toilet samt fjernvarme, end gennemsnittet i København (Københavns bydele 2000:tabel 10). Der er dog mange små lejligheder, hvilket er medbestemmende for beboersammensætningen.

	1 og 2 vær.	3 og 4 vær.	5 og 6 vær. o.dero.
Kgs. Enghave (i alt 9760 boliger)	68%	27%	1%
København	46%	43%	8%

Tabel 6.5: Boliger i Kgs. Enghave og København fordelt efter antal værelser. Procent. 2000.

Boliger uden eget køkken er ikke taget med, det drejer sig om 4% i Kgs. Enghave og 3% i København. (Københavns bydele, 2000:tabel 11).

Både de relativt små lejligheder samt den høje andel af almennyttigt byggeri er medvirkende til at der er en forholdsvis høj klientrate og en lav bruttoindkomst i Kgs. Enghave. Københavns Kommune solgte i starten af 1990'erne sine kommunalt ejede boliger, hvoraf en stor del efterfølgende er omdannet til andelsboliger. Det har den konsekvens at der er færre boliger som kan anvendes til boligsocial anvisning. Københavns Kommune har blandt andet af denne grund anvisningsret til en tredjedel af lejlighederne i de almene boligafdelinger i København, mens kommuner normalt kun har anvisningsret til en fjerdedel af de almene lejemaal i kommunen (Nordgaard og Koch-Nielsen, 2001).



Figur 6.6: Andel boliger opdelt efter ejerforhold i Kgs. Enghave og København, 1992, 1996, 2000. Det totale antal boliger var i Kgs. Enghave i 1992: 9259; 1996:9778 og 2000:9760. (Københavns bydele, 1990;1996; 2000:tabel 10;13;14).

Den interne variation i kvarteret

Kgs. Enghave består af mange forskellige boligområder, der er adskilte af trafikårer. Dette giver beboerne i de forskellige delområder, helt forskellige oplevelser af trafikforholdene og de fysiske kvaliteter i kvarteret.



Kort 6.7: Luftfoto af Kgs. Enghave, år 2000. (www.sv-folkeblad.dk, 2001a).

Hele boligområdet Baunehøj er desværre ikke med på fotografiet, men man kan se starten på Baunehøj-kvarteret øverst midt for på fotografiet. Øverst til venstre kan man også se hjørnet af Vestre Kirkegård. Lige under Vestre Kirkegård ligger bolig-området Frederiksholm, og den sorte ovale plet midt i boligområdet er en gammel lergrav fra slutningen af 1800-tallet, hvor der lå et teglværk.

Boligområdet i den venstre og midterste del af fotografiet hedder Musikbyen. I den nedre del af fotografiet midt for, ligger haveforeningen Frederikshøj. Haveforeningen består af kolonihavehuse som efterhånden har fået status af helårsbebyggelse.

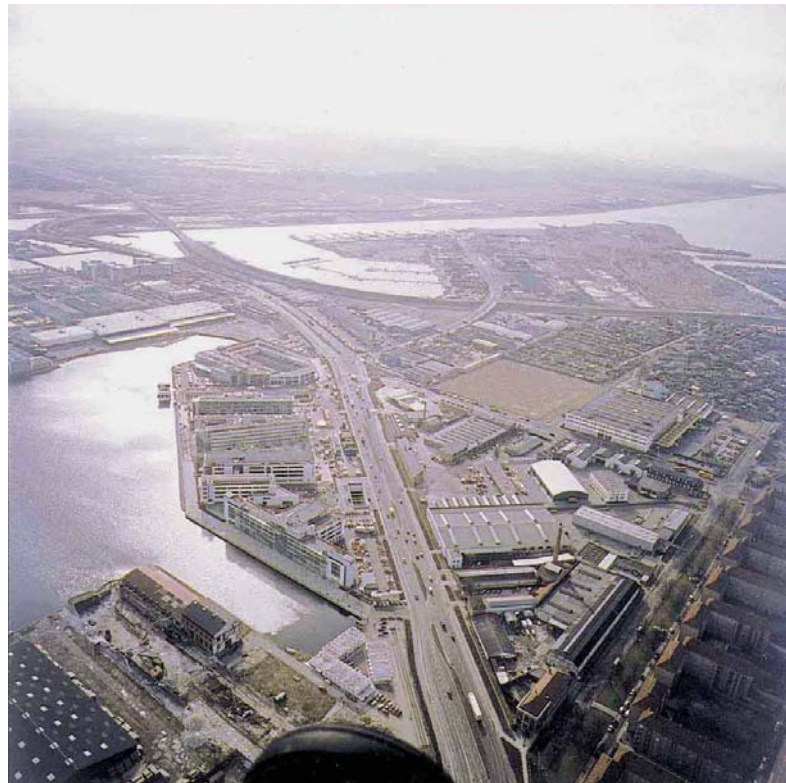
Til højre på fotografiet ses erhvervsområdet ved Teglværkshavnen. Erhvervsområdets udvikling illustrerer overgangen fra fordisme til postfordisme. Tidligere lå der store produktionsvirksomheder i området og FORD havde pudsigt nok en samlefabrik her. Senere er produktionsvirksomheder blevet skiftet ud med fleksible internationale virksomheder, her iblandt tele-virksomhederne Nokia, Sonofon og Ericsson.

Af nedenstående tabel ses hvordan antallet af arbejdspladser i bydelen er steget, men også at det i 1999 kun var 7% fra bydelen som arbejdede på virksomhederne.

	Arbejdspladser i alt	Beskæftigede fra:		
		Bydelen	Øvrige bydele	Andre kommuner
1990	5254	11%	53%	36%
1995	5653	11%	51%	38%
1999	10172	7%	30%	63%

Tabel 6.8: Arbejdspladser efter de beskæftigedes bopæl, 1990; 1995; 1999. Procent.
(Københavns bydele, 1990;1996;2000:tabel 14;19;22).

Virksomhederne og deres ansatte danner skarp kontrast til resten af Kgs. Enghave. Sydhavnsgade, som adskiller de ældre boligområder og det nye havneområde i Kgs. Enghave, bliver nogle gange kaldt ”Berlin-muren”. Blandt de lokale aktører er der meget delte meninger om de nye virksomheder, men nogle ser dem som et potentiale der kan være med til at give bydelen et løft. Til venstre på nedenstående luftfotografi ses virksomhederne ved Teglværkshavnen, i midten ses Sydhavnsgade og til højre skimtes de ældre boligområder.



Luftfotografi 6.9: Sydhavnsgade i Kgs. Enghave, set fra nord mod syd.
(www. sv-folkeblad.dk, 2001a).

Jeg skal ikke gå yderligere ind i forskningen omkring spin-off fra virksomheder, men lokalisering af attraktive virksomheder, kulturinstitutioner og så videre, kan ganske givet være en god løftestang for belastede bykvarterer (Porter, 1998). Kunne man for eksempel ikke forestille sig det kommende operahus lokaliseret i Kgs. Enghave? Ud over øget trafik på for eksempel Sydhavnsgade hvor der i forvejen kører over 50.000 biler i døgnet, ville det formentlig give en del spin-off i form af cafeer og restauranter. Det vil også give det Bourdieu kalder symbolsk kapital, fordi omverdenen vil se noget attraktivt ved Kgs. Enghave.

I Kgs. Enghave har man som en del af Kvarterløftet været aktive i at få del i ressourcerne fra de nye virksomheder på havnefronten. Processen kan indfanges med begrebet om *glokalisering*, hvor lokalitetens mestring af globale processer er centralt (Bærenholdt, 2001). I Kgs. Enghave er en del af mestringsstrategien at få havnefrontens internationale og globalt orienterede virksomheder til at indgå i produktionen af den lokale rumlighed via forsøget med ”Grøn Boliganvisning”. Kort fortalt giver bydelen medarbejderne fra

virksomhederne i kvarteret fortrinsret til kvarterets almene boliger, hvorved man reducerer medarbejdernes pendling. En anden positiv følge er at man binder nogle menneskelige og økonomiske ressourcer til kvarteret og skaber mulighed for at opbygge social kapital mellem bydelens bolig- og erhvervsområde.

6.2 Trafikudviklingen i Kgs. Enghave

I 1959 opførtes Sjællandsbroen for at aflaste Langebro og Knippelsbro i indre by. Sjællandsbroens forbindelse til Amager medførte selvfølgelig øget trafik, men som et ægtepar i P. Knudsens Gade fortæller om deres oplevelse af kvarteret i 1960'erne:

Hvad var grunden til at I flyttede herud i 1967?

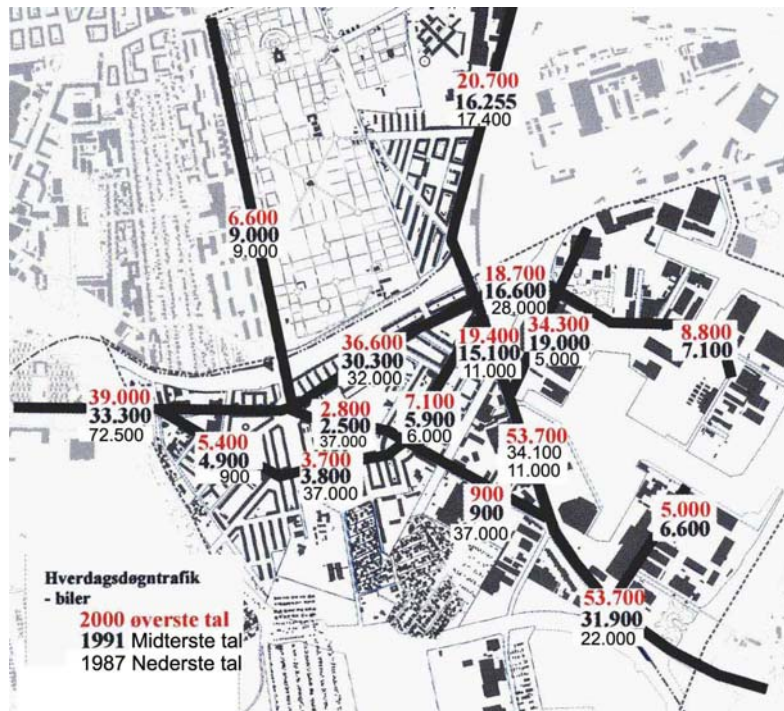
"Her var central varme og dengang var der jo haver bernelde foran. Og vi havde vejtræer på begge sider. Sådan var det jo virkelig – det var virkelig dejligt herude." (IP 5A/B).



*Billede 6.10: Boligkarreer på P. Knudsens Gade i 1913.
(Arbejdernes Kooperative Byggeförening, 1913).*

Den rumlige produktion af Kgs. Enghave er tydeligt præget af de regionale politiske og økonomiske interesser i 1960- og 1970'erne. Der var generel velstandsstigning i be-folkningen, antallet af biler steg og man ønskede gode vejforbindelser til centrum af København. Blandt andet blev Holbækmotorvejen anlagt og indført ind til Vigerslev i 1968. Centrumforbindelsen med Kalvebodbroen og Amager-motorvejen blev bygget senere og i dag fremstår Kgs. Enghave som gennemskåret af store veje.

De daglige trafikmængder skabes ikke i Kgs. Enghave, men af pendlere og varetrans-portører som fra hele Hovedstadsregionen og store dele af resten af Sjælland, dagligt kører gennem bydelen. Mobilitetens lokale bivirkninger mærkes i kvarteret i form af en overskridelse af grænseværdierne for støj og forurening på flere af kvarterets veje, hvilket ses af nedenstående kort.



Kort 6.11: Vejkort over Kgs. Enghave med trafiktal for henholdsvis 2000, 1991 og 1987. (Egen bearbejdning af kort fra Vej & Park, 2000).



Kort 6.12: Udvalgte veje i Kgs. Enghave hvor grænseværdierne for luftforurening og støjbelastning overskrides¹². Grænseværdien for udendørs støj er 65 dB (A). Grænseværdien for kvælstofdioxid (NO₂) er 135 milligram pr. kubikmeter. (Vej & Park, 2000).

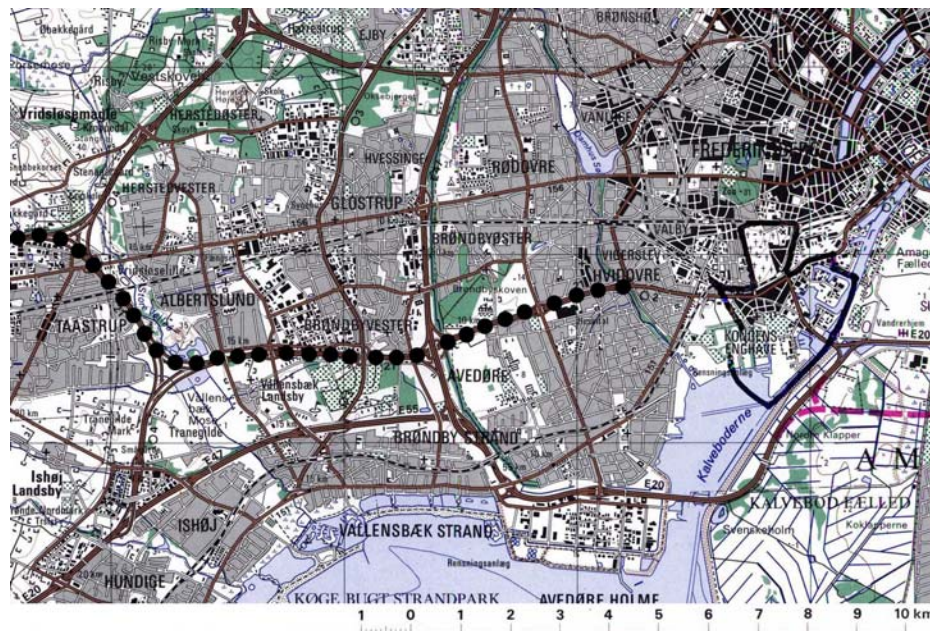
I alt er cirka 850 boliger i Kgs. Enghave berørt af en støjbelastning på over 65 dB(A). Det svarer til cirka hver elvte bolig, mod cirka hver fjerde bolig i Københavns Kom-mune som helhed (Vej & Park, 2000). Det skyldes at Kgs. Enghave er en meget dif-70ferentieret bydel, hvor nogle bor i forholdsvis grønne omgivelser, mens andre har stærk trafik lige udenfor vinduet.

Jeg uddyber i det følgende kort historien omkring Holbækmotorvejen (også kaldet Vestmotorvejen) samt Centrumforbindelsen.

¹² De sundhedsskadelige stoffer fra motoriseret trafik er blandt andet partikler, kvælstofdioxid (NO₂), ozon (O₃), polyaromatiske kulbrinter (PAH), benzen, 1,3-butadien, ethen og propen samt aldehyder. De emissioner man historisk har opfattet som mest problematiske er massen af partikler, nitrogenoxider (NO_x), kulbrinter (HC) samt kulilte (CO) (Miljø- og Energiministeriet, 1999:380).

P. Knudsens Gades forandring

Holbækmotorvejens forløb ses af nedenstående kort.



Kort 6.13: Kort over Holbækmotorvejens forløb. Holbækmotorvej er markeret med en sort prikket linie, og bydelsgrænsen for Kgs. Enghave med en sort streg. (Egen bearbejdning af kort fra Topografisk Atlas, 1995).

Holbækmotorvejen blev anlagt i 1968. Som det ses stopper motorvejsforløbet ved Vigerslev Allé i udkanten af Hvidovre Kommune, og går derefter over i Folchaven, i Københavns Kommune.

Holbækmotorvejen blev foreslået anlagt allerede i 1926 af Dansk Ingeniørforening (Rasmussen, 1951:52) og det blev fulgt op af senere planer, herunder "Skitse til en generalplan" for København, udgivet af Stadsingeniørens Direktorat i 1954. Blandt forslagene i "Skitse til en generalplan" var omfattende trafikudbygning og egentlige motorvejsanlæg helt ind til Hovedbanegården. Lyngbyvejens indføring fra Hans Knudsensplads til centrum af København, samt Holbækmotorvejens indføring til Hovedbanegården var et led heri.

Væksttankerne, biltrafikkens centrale rolle og muligheden for motorveje helt ind til centrum af København, er også centralt i City Plan Vest som kom i 1958. Den foreslog et stort trafikcenter på Halmtorvet vest for Hovedbanen. Her skulle Søringen, der plan-lagdes som en indre ringvej langs med søerne, flettes sammen med Holbækmotor-vejen (Rasmussen, 1994:159).

Finansieringen af de mange projekter kom fra staten, der i 1964 fik vejmyndigheden over hovedlandevejene, herunder motorveje og primærgader. Der var flere protester mod Søringen fra fagfolk og venstrefløjs politikere. Med regeringsskiftet i 1968 og olie-krisen i 1970'erne opstod der behov for besparelser og de mange trafikplaner for København blev lagt til side (Lyager, 1996).

Indføringen af Holbækmotorvejen til Vigerslev Allé var ifølge de officielle udmeldinger *midlertidig*, men anlæggelsen af Kalvebodmotorvejen forlængede Folkehavens funktion som ”midlertidig indføring” væsentligt. Vejdirektoratet foreslog derfor at:

”...etablere støjbekyttende foranstaltninger for boligområdet langs Folehaven, Ellebjergvej, P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade eller omdanne boligbebyggelsen langs disse gader.” (Vejdirektoratet, 1973:8).

Med Holbækmotorvejens indføring skete der ændringer i P. Knudsens Gade. Gaden blev udvidet, vejtræerne fjernet og forhaverne til lejlighederne eksproprieret. I 1973 kørte der cirka 50.000 biler i døgnet på Holbækmotorvejen, 44.000 på Ellebjergvej, 21.000 på P. Knudsens Gade og 29.000 på Borgmester Christiansens Gade (Vejdirektoratet, 1974:bilag 3).

Borgmester Christiansens Gade var på dette tidspunkt anlagt som en gennemkørsels-gade for trafikken fra Ellebjergvej ud over Sjællandsbroen. De mange biler og ståltråd imellem kørebanerne skabte en stor barriereeffekt mellem boligområderne Frederiks-holm og Musikbyen.

I årene efter Holbækmotorvejens midlertidige indførelse var der mange spredte beboer-protester over den forværring af gademiljøet som trafikken medførte. Et ældre ægte-par, født i Kgs. Enghave, husker det således:

Da Holbækmotorvejen blev indført, hvordan forløb det?

”Det var voldsomt da de kom ind den vej. Og det bliver værre og værre. De siger nu, at der skulle være mindre trafik, men det er der altså ikke... I 72 var træerne væk. Og så protesterede jeg. Jeg sagde – man kan jo ikke – det hele er blevet forringet. Jeg skrev en klage, at det var blevet forringet ved at man havde fået motorvej og træerne var kommet væk. Men det hjalp jo ikke.”

Fik du svar på brevet?

”Det kunne ikke tages til følge”. (IP 2 A/B)

I 1974 opgjorde Vejdirektoratet at cirka 6000 beboere i bebyggelser ud til P. Knudsens Gade, Borgmester Christiansens Gade, Ellebjergvej, Folkehaven og Holbækmotorvejen var berørt af et støjniveau på mere end 65 dB (op til 80 dB) i boligens nærmeste om-givelser, og over 45 dB (og op til 60 dB) i selve boligen. Samtidig blev de andre gener ved Holbækmotorvejens indløb beskrevet:

”De ”andre gener” er mindre klart afgrænsede og vanskeligere at kvalificere, idet der ikke findes retningslinier for acceptabel og uacceptabel genegrad, men de er derfor ikke mindre reelle. Ved ”andre gener” forstås i det følgende de forstyrrelser af normale funktioner og levevilkår, som den gennemkørende trafik medfører for et i øvrigt sammenhængende byområde. Det er valgt at illustrere dette ved at behandle forholdene for skoler, børne- og ungdomsinstitutioner, butikker og kollektive trafik-forbindelser. Også på andre måder påvirker en stor gennemfartrafik befolkningen i en bydel, f.eks. ved nedsat værdi af nærrecreative arealer, mindsket aktionsradius især for børn og ældre, færre sociale kontakter og generel utryghedsfølelse. Det er dog så vanskeligt at fremskaffe materiale herom, at man må afstå fra en nærmere behandling.” (Vejdirektoratet, 1974:10, min understregning).

”I kvartererne omkring de store veje er interne bevægelsesmuligheder for fodgængere og cyklister vanskelig og ikke uden fare, herunder tilgængelighed til skoler, butikker og kollektive trafikmidler, grønne områder m.m.” (Vejdirektoratet, 1974:bilag 2).

Ifølge flere af beboere i P. Knudsens Gade har de ikke på noget tidspunkt fået tilskud til støjrenovering, eksempelvis bedre støjsikrede vinduer. Det har de selv finansieret. På trods af støjsikrede vinduer, bestemmer støjen fra vejtrafikken i høj grad beboernes brug af deres lejlighed:

Når I er inde i Jeres lejlighed så hører I ikke meget til støjen?

”Man hører ikke så meget til den. Men vi kan ikke åbne om dagen. Når man har vinduet

åbent så hører man det hele. Om morgenen når vi går og gør os i stand til gårdsiden, har vi åbent. Når vi så skal ind og drikke morgenkaffe lukker vi der, og lukker op til gården" (IP 2A/B).

Er der en sammenhæng mellem trafikbelastning og de levevilkår man har?

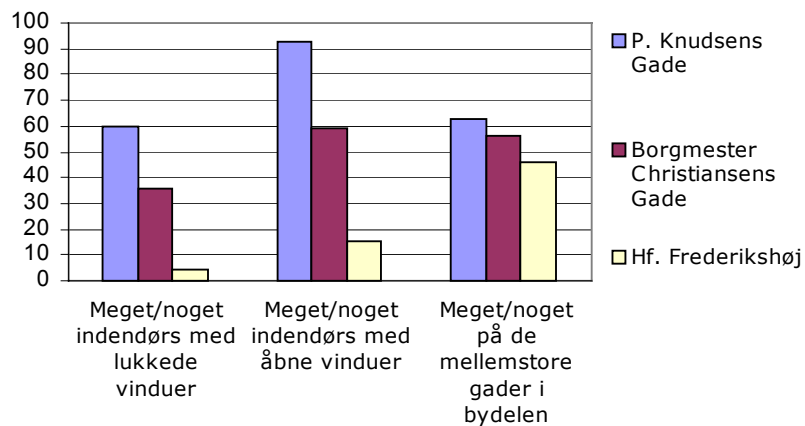
"Ja, det er der. For det første kan du jo ikke åbne vinduerne, når du har lyst til det. Uregelmæssig støj det er næsten det værste – det kan vi høre selvom vi har tredob-belt vindue. Og du kan ikke - nu har vi fået en ny dørtelefon som skulle være virke-lig god – men man kan dårligt høre hvad der bliver sagt pga. støjen. Du kan ikke stå hernede på gaden og snakke almindeligt når du moder nogen!" (IP 5A/B).

En yngre, nyttilflyttet beboer, med bolig ud til Ellebjergvej fortæller en lignende historie:

"Jeg fik nye vinduer - jeg har lydglas i alle mine vinduer. Så jeg har dampet af, så meget jeg kan. Dem tror jeg ikke, jeg kunne klare mig uden. Men stadigvæk, når jeg lukker vinduet op, så ryster alt. Der er simpelthen dage, hvor jeg vælger og siger, jamen det kan jeg ikke holde ud i dag. Så kan jeg åbne køkkenvinduet ind mod gården, men det giver ikke den samme luftgennemstrømning.

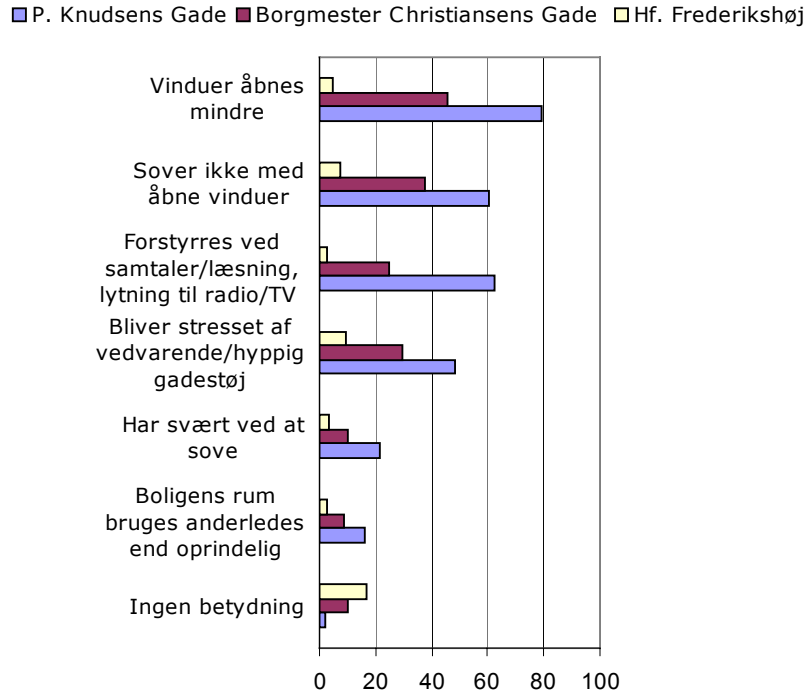
Der kommer også støv ind. Det sviner. Jeg kan klart se, at om sommeren, der skal jeg gøre rent 3 gange mere end jeg gør om vinteren." (IP 4).

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen viser, at støjgenerne inde i boligen er værst for beboerne i P. Knudsens Gade. Beboerne i P. Knudsens Gade oplever også en større støjgener når de færdes på bydelens mellemstore gader, end beboerne fra Borgmester Christiansens Gade og Haveforeningen Frederikshøj. Det kan skyldes at tolerancetærsklen for beboerne i P. Knudsens Gade generelt er lavere, fordi de oplever støj stort set døgnet rundt.



Figur 6.14: Oplevelse af støjniveau, fordelt på tre boligområder i Kgs. Enghave, 2001. Procent. (Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=340-350).

Følgende figur viser hvilke gener støj kan give. For eksempel angiver godt 20% af beboerne i P. Knudsens Gade at de har svært ved at sove om natten, mens have-foreningen Frederikshøj generelt ikke er generet af støj.



Figur 6.15: Trafikstøjens indflydelse på menneskers levevilkår i tre boligområder i Kgs. Enghave, 2001. Procent. (Egen korsel på data fra spørgeskema; n=373).

Oplevelsen af støjgener er en subjektiv følelse, og derfor forskelligt fra menneske til menneske. Støj påvirker dannelsen af stresshormoner, som igen påvirker organismen og forøger risikoen for udvikling af blandt andet hjerte/karsygdomme. Støj kan give søvnforstyrrelser og påvirke hukommelsen, samt koncentrations- og indlæringssevnen (Bendtsen, 2001; Larsen, 2000).

I det følgende skitserer jeg forløbet omkring anlæggelsen af Centrumforbindelsen og Kalvebodmotorvejen.

Centrumforbindelsen

For at optage den stigende trafik til og fra København blev "Centrumforbindelsen" anlagt i 1989. Den består af en sydlig udfletning på Holbækmotorvejen, der går ud over Avedøre Holme til Kalvebodbroen og Amagermotorvejen. Herefter ledes trafikken igen ind over Sjællandsbroen og Sydhavnsgade, eller den kan fortsætte ud over Amager til blandt andet Ørestaden.

Kommuneplanforslaget for 1985 forudså at Centrumforbindelsen ville medføre en halvering af gennemkørende trafik i Kgs. Enghaves boligkvarterer (Plandirektoratet, 1986:7). Som vejkortet ovenfor (kort nr. 6.11) også viser, medførte Centrumforbindelsen dog ikke det – også hos beboerne - forventede fald i trafikken på P. Knudsens Gade.

Allerede i 1973 havde Vejdirektoratet diskuteret mulige nye indføringer fra Holbæk-motorvejen. De understregede at en sydlig indføring (som var et af de billigere forslag) ikke ville medføre nogen nævneværdig forandring af trafikforholdene i Kgs. Enghave, fordi der samtidig ville ske en forøgelse af trafikken:

"Selvom der som ovenfor omtalt ved valg af den sydlige linieføring opnås en ligelig trafikfordeling mellem Holbækmotorvejen og Kalvebodmotorvejen, så vil, på grund af den forventede stigning i det samlede rejsetal frem til 1980, den absolutte trafik-mængde på Holbækmotorvejen og Folehaven-Ellehøjvej linien ikke reduceres væsentligt i forhold til i dag. Dette betyder, at støjproblemerne i Folehaven-Ellehøjvej linien ikke løses tilfredsstillende ved valg af den sydlige linieføring, medmindre der træffes særlige støjbeskyttende foranstaltninger eller etableres andre muligheder for fortsættelse af trafikken fra Holbækmotorvejen." (Vejdirektoratet, 1973:7).

Anlæggelsen af Centrumforbindelsen muliggjorde dog en afspærring af Borgmester Christiansens Gade, som i 1989 blev lukket ud for Scandiagade med en bus-sluse. Det medførte næsten et stop for den gennemkørende trafik og skabte en bedre sammen-hæng imellem boligområderne på begge sider af gaden.

Jeg vil slutte denne trafikhistoriske gennemgang med et lidt længere citat, som på meget fin vis opsummerer stemningen blandt nogle af de beboere der var aktive dengang.

Kan du fortælle om trafikens historiske udvikling og hvad du selv har været med i, i forhold til trafik?

"Første gang jeg begynder at interessere mig for trafikken, er da planerne om vide-afvejsningen af den nye vestmotorvej kommer. Det var først i 1970'erne. Det var Vassard, der var trafikborgmester i København. Det stødte mig at den var planlagt til at løbe ind gennem Valbyparken over igennem Karensminde og bag om haveforeningerne."

Det er så videreførelsen derfra hvor den ender nu?

"Ja. netop. Vestmotorvejen var lige færdig på det tidspunkt. Der var også lidt egoisme i det for jeg bor i bunden af Wagnersvej, som støder op til haveforeningen Frederikshøj. Og der skulle vi altså have den der tordnende motorgade løbende forbi. Det var noget der satte tingene i kog, i hvert fald dengang. Som aktivist så siger man, det vil jeg fandeme ikke være med til."

I forvejen havde vi jo trafikken til Amager og lufthavnen drønende over Mozarts Plads. Det var en motorgade. Flere af den slags i bydelen det var jo ikke ligefrem det man havde lyst til, slet ikke dengang man havde små børn selv. Det tændte mig - det og så planerne om den nye motorvej bag om bydelen.

Mange i bydelen forsvarede planerne, der var også politik i det. Jeg var medlem af SF på det tidspunkt og det var Socialdemokraterne sammen med Vassard, som ville have den linieføring. Det betød også noget, at man ikke ville finde sig i den måde man bare gjorde det på. Der var dialoger i det daværende Sydvest Blad – vi skrev læserbreve til hinanden i en lang periode. Jeg forsøgte at bruge de politikere som sad i Folketinget, både i Finansudvalget og Trafikudvalget, til at få bremsede de her linieføringer som ville skære igennem vores bydel.

I den samme periode var der også en debat om at nedlægge haveforeningen Frederikshøj for at bygge almene boliger. Jeg syntes det var dybt godnat både at lave motorgade og bygge nye boliger lige op og ned af motorgaden. Det havde man jo dårlige erfaringer med ude fra Bispeengbuen og Lundtoftgade."

Lavede I nogen organisering omkring det?

"Nej, det var rent sporadisk. Man tændte folk på forskellig vis, sådan som jeg busker det. Haveforeningen Frederikshøj var også aktive. De ville ikke have skåret haveforeningen midt igennem eller nedlagt. Det ville den jo mere eller mindre blive, hvis der skulle ligge en 4-spolet motorgade ned gennem Frederikshøj."

Det var mange af rigtig fattige i Frederikshøj dengang. I tidens løb er det blevet mere eksklusivt. Men de havde jo ressourcer – jeg kan huske en familie med 10-12 børn der var medlem af SF. De var aktive og ville ikke have nedlagt deres elskede Frederikshøj. De havde det godt med at bo dernede, selv om busene var lidt mere skæve end de er i dag."

Men planerne blev så heller ikke til noget?

"Nej, vi fik jo trafikken igennem P. Knudsens Gade og de andre planer blev ikke til noget. Senere blev Borgmester Christiansens Gade og Mozarts plads også aflastet. Jeg kan huske, at nogle af de argumenter jeg brugte var, at i storbyer som New York og tilsvarende steder hvor man bankede motorgader igennem byerne, der flyttede middelklassen. De ville ikke bo der fordi der var for meget larm og for-urening. Og så flyttede de fattige ind og det gjorde at hele byområdet forslummede og blev skrækelige områder. Det var nogle af de billeder jeg havde i"

hovedet dengang. Sådan skulle Sydhavnen ikke ende!” (IP 14).

Banen til Ørestaden

I forbindelse med planlægningen af Ørestaden og Øresundsbroen i slutningen af 1980'erne, planlagdes også en banelinie fra Glostrup igennem Kgs. Enghave, over en nyanlagt bro, ud til Ørestaden og Lufthavnen.

I det første plan-udkast fra A/S Øresund var banelinien ført igennem et større antal haveforeningshuse, hvilket medførte omfattende ”NIMBY” protester blandt beboerne. Forskellige demonstrationer blev afholdt, herunder ”Verdens Længste Kaffebord” som i juni måned 1991 blev placeret på dele af den strækning hvor jernbanen var planlagt til at være. Kaffebordet kom i Guinness Rekordbog. Nogle lokale kunstnere byggede også ”Drømmenes Port” som en form for protest monument. Drømmenes Port står endnu i kvarteret.

Formand for Gade- og Vejudvalget i Bydelrådet og aktiv beboer i Haveforeningen Frederikshøj fortæller om perioden:

”Sammen med de 4 haveforeninger her fra Sydhavnen og en fra Amager, var jeg med til i 1989 at lave et koordineret samarbejde, fordi vi havde ens problemer med Københavns Kommune. Omkring Øresundsforbindelsen ville man have nedlagt en masse haver både i Mozart og i Kalvebod, fordi jernbanen skulle komme kørende ind midt igennem området...

Jernbanen kører der nu, men den var sandelig tegnet der ind igennem [i en lige linie igennem Haveforeningen Frederikshøj]. Så den der bue, den har jeg været med til at få lavet - den blev inde hos A/S Øresund kaldt for ”Ingas bue” en overgang... Togene kan ikke køre så stærkt, fordi de skal køre i den bue der, så jeg er da lidt stolt af, at vi fik den igennem!

Dengang stod der på Øresunds papirer at haveforeningerne, dem kunne de bare sige op med 3 måneders varsel - og i øvrigt så ville området være ryddet efter 3 måneder, fordi der stod i vores kontrakt, at vi selv skulle rydde grunden, når vi blev sagt op. Der lå huse og der var jo mennesker der boede der, og så kaldte de det lige pludselig for ulovligt boligbyggeri.

Der måtte vi ind og sige til Kommunen, er I klar over vi har betalt skat til jer i, ja mellem 50 og 90 år. Det var de jo egentlig godt. Er I klar over at vi også er borgere, ”er I klar over at” osv. Og så har vi fået nogle ændrede lejemål forhandlet igennem. Det har taget os nogle år - de er lige gået igennem. Dvs. de er bare ikke blevet skrevet under af Københavns Kommune, jeg ved ikke hvorfor det ligger derinde og roder.

Haveforeninger har altid været truet. På et tidspunkt, kom de gule bygninger der-oppe. Der lå også haveforening. Senere var der trusler om at man ville bygge ude på Tippen, Enghave Kanalby, og samtidig ville man have vores områder med og måske bygge der. Så kom man igen op på barrikaderne og sådan noget - så kan vi godt bolde sammen!” (IP 1).

Banelinien – gods-shunten som den også kaldes – kom altså til at slå en bue, så anlæggelsen af den fik færrest mulige bivirkninger for beboerne. Forløbet er et eksempel på en *diskursiv og politisk empowerment* for haveforeningernes aktive beboere. De er nu blevet forholdsvis synlige og anerkendte af de kommunale beslutningstagere, og som et konkret resultat af dette, har haveforeningens beboere fået mere permanente lejekontrakter.

Spørgsmålet er, om ikke den lokale aktivitet omkring Ørestaden og banelinien kunne have været mere *pro-aktiv* og resulteret i flere mærkbare *forbedringer* for bydelen? Når banelinien nu løber gennem Kgs. Enghave, kunne dens potentialer udnyttes ved for eksempel at have en station i Kgs. Enghave. Det vil forbedre mobilitetsmulighederne for bydelens aktører ud til Ørestaden¹³. Man

¹³ Der blev en overgang talt om at anlægge en station på banelinien der går fra Københavns Hovedbanegård, under Sydhavnsgade og ud over en bro (den samme som godsshunten benytter) til Ørestaden. En station ved Sydhavnsgade og Frederikskaj ville have forbedret mobilitetsmulighederne for de ansatte på virksomhederne langs havnefronten. Det har ikke været muligt at anlægge en station fordi togene ikke er i stand til at starte på den forholdsvis stejle hældning der er på baneforløbet under Sydhavnsgade.

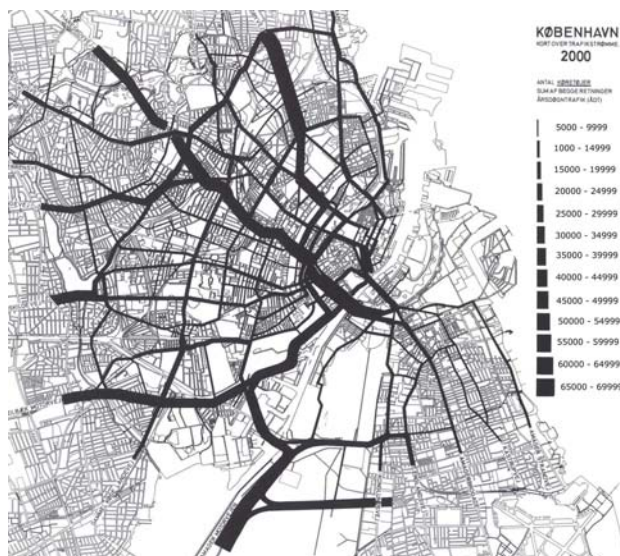
kunne forestille sig en form for ”social return” model, hvor forringelser i en bydel (som for eksempel trafikforringelser) blev mødt med et krav om at få noget andet i stedet. For eksempel anlæggelsen af en station i Kgs. Enghave, som kompensation for de haveforeningshuse der skulle nedlægges.

Efter anlæggelsen af godsbanen har de daglige bivirkninger tilsyneladende været mindre end frygtet, både støjmæssigt og i forhold til afskæring fra Valbyparken.

6.3 Levevilkår og mobilitetens magtgeometri

Biltraffikkens paradoks

Trafikken gennem Kgs. Enghave er udtryk for det jeg kalder mobilitetens magtgeometri. Nogle aktører påfører andre aktører bivirkninger via deres mobilitet. Det er et grundlæggende paradoks, at på trods af de mange veje i Kgs. Enghave har forholdsvis få af beboerne selv en bil.



Kort 6.16: Trafikstrømme i Hovedstadsområdet og Kgs. Enghave. Årsdøgntrafik, sum af begge retninger. (Vej & Park, 2000).

Som kortet viser er der dagligt en omfattende bilkørsel i Københavns kommune. Arealet til vej og jernbane optog i 1998 23% af Københavns samlede areal og 18% af Kgs. Enghaves samlede areal (Københavns Statistiske Årbog 2001:tabel A 1.9).

Det ”byggede miljø” og den materialitet (Harvey, 1996; Foucault, 1984; Østerberg, 1998) som vejanlæggene er udtryk for, formidler de magtforhold som eksisterede da vejene blev anlagt. Hensynet til fremkommelighed og økonomisk vækst medførte, at man prioriterede anlæggelsen af brede veje gennem boligområder i Hovedstadsområdet. I dag er de mange daglige trafikanter som færdes på vejene, med til at bekræfte denne rumlige produktion. Massey (1997) opsummerer fint noget af konflikten karakter:

”Med andre ord er det nødvendig at vi reiser spørgsmålet om hvorvidt vår relative bevegelse og makt over bevegelse og kommunikasjon befester andre grupper romlige innespering.” (Massey, 1997:311).

Kgs. Enghave er blandt de fire mest ”bilfattige” bydele i København. Kun 13% af personerne ejer en bil, mod 17% i København som helhed. Til sammenligning ejer 38% af befolkningen i Hovedstadsområdet en bil, mens 42% af hele Danmarks befolkning ejer en bil.

Bydel	Personer	Privatbiler pr. 1.000 personer	Privatbiler pr. 1.000 boliger
Vesterbro	34841	118	212
Indre Nørrebro	31093	120	219
Ydre Nørrebro	40973	132	234
Kongens Enghave	15515	134	213
Sundby Syd	45278	199	367
Indre By	26312	201	337
Brønshøj-Husum	39657	217	440
Vanløse	37330	228	409
I alt	495699*	172	305

Tabel 6.17: Privatbiler i Københavns bydele 1.1.2000. *Inkl. 3.161 personer uden for inddeling. Privatbiler er opgjort ekskl. firmabiler og ekskl. privates rådighed over firmabil. (Orientering fra Københavns Kommune, 2000:tabel 10)

Der er i alt 2074 privatbiler i Kgs. Enghave, hvilket ikke inkluderer firmabiler. Som ovenstående tabel illustrerer, er antallet af privatbiler pr. 1000 boliger i Kgs. Enghave godt 21% og i Københavns Kommune knap 31%. På mange måder er antallet af biler pr. bolig et mere rigtigt tal end antal biler pr. person, fordi personerne i samme bolig ofte har adgang til samme bil.

Opgøres privatbilerne pr. *husstand*, så er tallet 26% for København, 48% for Hovedstadsregionen og 59% for hele Danmark. Endelig skal det nævnes at hvis man i stedet måler generelt på *adgangen til bil* vil tallet blive lidt højere, da mange studerende jo for eksempel kan låne forældres eller venners bil.

Ejerskab af en eller flere biler hænger tydeligt sammen med husstandens bruttoindkomst. Samfundet indrettes ifølge Adams (2000) på biltrafikkens præmisser, med for eksempel centrale indkøbscentre og forlystelser hvor man kun kan komme til i bil. Den stigende biltrafik indeholder derfor en potentielt stigende social polarisering.

I nedenstående tabel vises sammenhængen mellem bruttoindkomst og bilejerskab i Danmark.

Hele landet	Antal husstande, bruttoindkomst og biler i husstanden. 1999. Hele landet.			
	Husstande i alt	Ingen bil	1 bil	2 biler og derover
0- 99.999 kr.	274.873	90%	10%	1%
100.000-149.999 kr.	323.724	73%	26%	1%
150.000-199.999 kr.	242.064	59%	39%	2%
200.000-299.999 kr.	420.433	46%	50%	4%
300.000-399.999 kr.	309.277	27%	62%	10%
400.000 kr. og derover	852.837	11%	62%	27%
I alt	2.423.208	41%	47%	12%

Tabel 6.18: Husstande efter bruttoindkomst og antal privatbiler, 1.1. 1999. (Orientering fra Københavns Kommune, 2000:tabel 6).

En undersøgelse fra Transportrådet viser, at billøse i storbyerne ikke har færre aktiviteter udenfor hjemmet, men at de i højere grad finder sted i nærområdet. I de husstande hvor der kun er en bil, men flere voksne, er det i næsten et ud af tre tilfælde manden som primært bruger bilen (Transportrådet, 2000).

Børns mobilitet og forældres bekymring

Som flere af citaterne allerede har vist, har et centralt punkt i den trafikpolitiske aktivitet i Kgs. Enghave været spørgsmålet om sikre skoleveje. P. Knudsens Gade er daglig skolevej for børnene på Ellebjerg skole, mens Sydhavnsgade og Enghavevej er daglig skolevej for børnene på skolen i Baunehøj.

En forældre fra Haveforeningen Frederikshøj som ellers ikke er aktiv i kvarterløft-sammenhæng, fortæller om sit tidligere engagement omkring skolevejen til Wagners Skole i Baunehøj.

"Der var en gruppe børn som vi fulgte om morgenen i børnehaveklasse og første klasse op ad Enghavevej. De skulle over fodgængerovergangen og op til skolen [Wagners Skole, TN]. Der oplevede jeg biler der kørte over for rødt. Selv om der stod skolepatroljer, så kom de buldrende over! Vi forsøgte at arbejde med en mere sikker skolevej og stod og holdt øje nogle dage og lavede observationer.



Fotografi 6.19: Indkørsel til Sydhavn Station. Respondentens fototekst: "Efter krydset v. P. Knudsens Gade er der en fin tosporet "motorvej" ind mod byen – biler, tog, træer og en bro!" (IP 7). Det er fra 1991, en belt tilfældig morgen, hvor man kan se fra P. Knudsens Gade og op mod Sydhavns Station. Der ligger fodgængerovergangen lige efter jernbanebroen. Så kommer

lyskurven lige efter broen. Lige der lidt i 8 hvor folk er stressede og de har travlt, der droner de bare af sted og det gjorde den der lastbil, den kører simpeltben over for rødt!



Fotografi 6.20: Kig gennem broen ved Sydhavn Station over Sydhavnsgade. Bagerst i billedet kan skimtes en skolepatrulje. Respondentens fototekst (det er billede nr. 5 ud af en billedserie på 5): "Nok en bilist – over for rødt! Klokkeren 7.55, denne gang inde fra byen – trods skolepatrulje!" (IP 7).

Så kom der en mere som også kørte over, og tænk på de små børn der! Vi indkaldte så politiet, nogle politikere og nogle fra Københavns Kommunes vejafdeling osv. Vi var til et møde på Baunebojskolen med skolebestyrelsen omkring at få lavet det om, det var simpeltben for uhyggeligt at se på....

Det var ret håbløst at gøre noget ved. De gav tidsintervallet på lyskurven 1 sekund og satte et lille skilt heroppe som ingen ser. Hvis du kigger ned på broen i dag, så er der et lille bitte skilt heroppe, der viser at der kommer en lysregulering (Øverst på broen på det første billede, TN).

Jeg ville have haft lyskurven før broen så bilisterne kunne se det, men det kunne man ikke. Det er kædet sammen med de andre lysreguleringer, og hvis der skal være en grøn bølge, så skulle man ændre det hele. De ville give det 1 sekund, fra det bliver rødt her og til det bliver grønt for skolebørnene, så kunne de få 1 sekund mere.

Det tog flere måneder... men mig bekendt er der ikke sket nogle alvorlige ulykker der. Det er ellers sådan noget der skal til før at der er nogle der begynder at gøre noget, men det er der da heldigvis ikke sket.

Der står nogle skolepatruljer dernede og det er næsten mere uhyggeligt fordi nogle af dem de kan godt finde på at stille sig ud - det må de ikke men de..., med den voldsomme trafik og så nogle små der skal holde øje med det, det virker ikke sær-ligt betryggende ...

Min datter har gået på Ellebjerg skole. Der skal man ikke over P. Knudsens Gade. Men Mozartsvej kan være slem nok, der kunne man godt bruge en fodgænger-overgang med blink midtvejs. Man kan se at bilerne får meget fart på det stykke. De kan komme op på rygende hastigheder - og det er jo lokaltrafik!" (IP 7).

Også omkring Ellebjerg skole har der været forskellige organiseringer via blandt andet skolebestyrelsen. For eksempel henvendte forældre, skolebestyrelse og lokalrådet sig til Borgerrepræsentationen i 1993, med en række forslag til at sikre børns skoleveje. De fleste forslag blev afvist af daværende trafikborgmester Bente Frost (V) (www.sv-folkeblad, 2001d).

Følgende fortælling opsummerer noget af den politiske aktivitet omkring Ellebjerg skole:

"Da mine børn gik på Ellebjerg Skole, var det store kryds, Sjelør Boulevard og Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade 10 gange værre end det er i dag. Folk siger at fodgængerovergangen [krydsets vestlige overgang, fra

bunkerne og over til værtshuset, TN] stadig er en hurtigløberovergang¹⁴, men den gang var det værre. Min egen søn blev kørt ned der.

Børnene vidste, at når den skiftede til grøn så skulle der smæk på, hvis du ikke skulle blive fanget ude på midterhellen. Dengang var det også som i dag, bilerne kører tit over for gult eller rødt. Man har sagt til politiet, at de kunne tjene en formue der, hvis lavede fartkontrol i myldretiden!

Jeg brugte som forælder og skolenævnformand min kontakt til SF-borgerrepræsen-tant, Ivar Noes til at få fodgængerovergangen gjort kortere. Den gik skråt over vejen, så ved at man lagde den mere lige fik vi skåret en 8-10 meter af den.

Bydelen har mange gange forsøgt at få en fodgængerbro over P. Knudsens Gade ved skolen, men der er aldrig kommet nogen. Jeg ved ikke om man har taget mere hensyn til de store lastvogne end til ungerne... Der er blevet dræbt nogle børn - desværre - i tidens løb i P. Knudsens Gade. Det groteske er, at man har en stor skole med op til 1000 børn - når man sluser dem ud af skolen, sluser man dem lige ud i en motorgade. Godt nok var der stillet hegn op, men børn er hurtige i vendingen.

Der har været nogle meget tragiske tilfælde, hvor de løb lige ud og blev dræbt. Man kan diskutere om det er bilistens eller børnenes skyld. Men sådan er børn jo, og derfor må man tage hensyn til det. Da jeg sad i skolenævnet arbejdede vi på at få advarselsappelsiner op - de gule blink oppe i luften. Det sagde politiet nej til, for det giver en falsk sikkerhed. Det kan jeg ikke vurdere, men som forældre tænker man, at jo mere advarsel der er, des bedre. For vores børns skyld. Da vi ville have skole-patroljer sagde politiet også nej. De mente at det var for farligt for de børn der skulle være skolepatrolje.

Vi har haft en masse forskellige trafikhøringer for at dæmpe trafikken. De sidste tiltag var efter at vi fik Bydelsråd. Mange af vejene i bydelen er BR-veje og hører under Københavns Borgerrepræsentation. Vi har haft utroligt mange forslag til dem, som er blevet skudt ned af Borgerrepræsentationen.

Når bilerne kommer ude fra Ellebjergvej over krydset, så kører de ret stærkt. Det sker ind imellem, at en mister herredømmet og ender ovre i pensionistboligerne i P. Knudsens Gade. Men da man har et ret bredt fortovej og en cykelsti før vejbanen kommer, har vi foreslået at sætte bare 10-20 meters autoværn op, sådan at de biler der mister herredømmet de bliver ude på vejbanen og ikke ender op ad muren. Men der er sagt nej både fra Borgerrepræsentationen og politiets side. Det er ikke mere end et par år siden at der blev dræbt en pige, hvor en bil løb løbsk og smadrede hende op ad muren." (IP 14).

Det har ikke været muligt at finde frem til i hvor stort et omfang forældrene i Kgs. Enghave ledsager deres børn og hvilken karakter børnenes selvstændige mobilitet har. Et vist niveau af selvstændig mobilitet anses for vigtigt for børn, da de herigennem kan udforske nye ting og tage selvstændige beslutninger

¹⁴ Jeg har selv målt hvor stærkt man skal gå for at komme over denne vestlige fodgængerovergang, i krydset mellem Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade. Den vestlige overgang har en "grøntid" på 18 sekunder og da overgangen er 27,7 meter, skal man gå 5,5 km/t for at komme over krydset, mens der er grønt. Det er stærkt for en ældre og gangbesværet. Det er muligt at hvile ud på en helle midtvejs i fodgængerfeltet, men flere respondenter finder det utrygt at stå på hellen, fordi bilerne kører tæt forbi med omkring 60 km/t. Whitelegg (1997:134) viser "hvor stærkt mormor skal løbe" for at komme over fodgængerovergangene i forskellige større byer. I Kassel skal hun løbe med 9,3 km/t og i Hamburg kun med 2,3 km/t.

(Hillman, 1993). Børns tegninger af deres yndlingslegesteder viser også oftest udendørs lokaliteter (Carstensen, 2001).

I England er børns selvstændige mobilitet på skolevejen stærkt svindende: i 1970'erne fik 94% af børnene lov til at gå uledsaget i skole, mens tallet var faldet til 47% i 1998 (O'Brian, 2000:273). Det er oftest mødre som ledsager børnene, og den tid dette tager, er ofte med til at forhindre mødre i at have et fuldtidsarbejde (Hillman et al., 1990; 1993).

Der er på nuværende tidspunkt ikke data for danske børns selvstændige mobilitet over en længere årrække, men undersøgelser viser, at i dag køres mellem 17 og 27% af eleverne fra børnehaveklassen til og med 5. klasse til skole i bil (www.mariagerfjord-net.dk, 2001; COWI, 1999). I 5. – 8. klasse køres omkring 11% til skole i bil (Mikkelsen, 2001). I en af undersøgelserne angiver 42% af de forældre som kører deres barn til skole, at farlige veje/situationer eller utrygge forhold er årsagen, mens 23% angiver travlhed eller bekvemmelighed som årsag (COWI, 1999).

Omfanget af forældres bekymring afhænger af børnenes køn og de bymæssige omgivelser (O'Brian, 2000:270). For eksempel har forældre bosat i nærheden af en stærkt trafikeret vej, oftere flytteplaner end andre forældre (Magelund, 1992b:37). Amundsen et al. (2000:1) fastslår at:

"...mellem 50% og 90% af forældre sier at trafikken gjør det utrygt å slippe ut en femåring alene i nærmiljøet ved boligen. Andelen av utrygge foreldre er lavest i spredtbygd strøk, høyest i boligområder nær sterkt trafikerte hovedveger i større byer." (Amundsen et al., 2000:1).

Amundsen et al. (2000:11) konkluderer derfor at "På alle atkomstveger i boligområder foreslås det at fartsgrensen settes til 30 km/t."

Børnene er også utrygge i trafikken og meget bevidste om deres forældres definition af farlige steder (Magelund, 1992a/b). I nærmiljøer med trafikdifferentiering (adskillelse mellem transportformerne, for eksempel et separat cykel- og gang stinet) har børns selvstændige mobilitet et langt større omfang (Carstensen, 2001).

Værø (1993) refererer forskellige norske undersøgelser og viser at oplevelsen af utryghed er særlig stærk i nogle sociale grupper:

- Ældre er mere utrygge end andre aldersgrupper.
- Kvinder er mere utrygge end mænd.
- Eget boligområde opleves som tryggere end resten af byen.
- Personer med kørekort oplever trafikken som mindre farlig end personer uden kørekort.
- Fodgængere betegner trafikken som mere farlig end bilister selv.

Oplevelsen af utryghed hænger sammen med områdetypen og er størst i:

- i større byers indre dele.
- i blandede bolig- og erhvervsområder.
- nær stærkt trafikerede veje.
- i områder uden adskillelse af motoriseret og ikke motoriseret trafik.

(Værø, 1993:98f).

Ulykker og utryghed

Generelt er færdselsuheld blandt fodgængere og cyklister faldet, men motorkøretøjsulykker er stadig den største enkelte dødsårsag blandt 5-14 årige

børn (Statistisk Tiårsoversigt, 2000; Statistisk Årbog, 1991;1998-2000). Trafikulykker rammer ofte socialt skævt (Christens, 2001). Oftest er det personer fra familier som er enlige eller samboende (i modsætning til gifte), som er lavt uddannede og besidder lave stillinger, som rammes af en trafikulykke. Familiens indkomst er af mindre betydning. Unge mænd rammes også oftere af en trafikulykke end unge kvinder. Desværre tager den pågældende analyse ikke højde for hvor meget den enkelte person færdes i trafikken, hvilket må formodes at have stor betydning for resultaterne.

Den oplevede utryghed og risiko stemmer ikke nødvendigvis overens med den statistisk registrerede ulykkesfrekvens. En oplevet utryghed kan medføre en agtpågivende adfærd som netop i sig selv nedbringer ulykkestallet (Hillman, 1993; Adams, 2000). Det er selvfølgelig altid nødvendigt at udvise agtpågivenhed i trafikken, men det er et problem hvis agtpågivenheden blandt fodgængere og cyklister skaber begrænsninger i deres mobilitet, og hvis den mobilitet de har, er præget af utryghed.

Samtidig registreres alle ulykker ikke i politirapporterne. Hvis der ved en ulykke ikke sker alvorligt personskade, kan parterne i ulykken undlade at rapportere sagen til politiet og eventuelt selv køre på skadestuen. I Odense gennemførtes igennem en årrække et forsøg, hvor den lokale skadestue registrerede alle trafikulykker og denne registrering var 2,6 gang højere end politiets registrering i samme periode (Magelund, 1992a:34).

Som følgende forældre, hvis søn blev kørt ned, fortæller:

"Man bruger tit statistikkerne til at sige, at omkostningerne er for store i forhold til antallet af ulykker, men mange af de små skader bliver ikke registreret. Jeg ved da at min egen søn blev kørt på skadestuen af den bilist som påkørte ham. Han kørte ham derud og sørgede for al ting – det er jo ikke noget der bliver registeret i politi-rapporter og forsikringsmæssigt blev det også ordnet. På den måde tror jeg nogle gange de tager fejl med hvad der sker." (IP 14).

Resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen i bydelen viser at cirka 15% af de respondenter som har svaret på spørgeskemaet (i alt 375), på et eller andet tidspunkt har været udsat for en ulykke i bydelen. Heraf kom 23% alvorligt eller livsfarligt til skade (cirka 3% af samtlige respondenter) og 40% slap uden skrammer. Fordi materialet er forholdsvis lille, er det ikke muligt at sige noget præcist om hvorvidt det er bestemte uddannelses- eller indtægtsgrupper som udsættes for en ulykke.

Følgende tabel illustrerer de politiregistrerede uheld i Kgs. Enghave:

År	Dræbte	Tilskadekomne	Personer i alt
1992	3	19	13.838
1993	3	22	
1994	2	11	
1995	1	19	
1996	3	25	14.645
1997	1	16	
1998	0	24	
1999	0	28	15.515

Tabel 6.21: Dræbte og tilskadekomne i Kgs. Enghave, 1992-1999. (Vej & Park, 2001b; Københavns bydele, 1992;1996;2000).

Ifølge de politiregistrerede uheld er 1,14% af personerne i Kgs. Enghave dræbt eller tilskadekommet i løbet af 1992-1997 (udregnet på baggrund af

befolkningstallet for 2000). Til sammenligning er 1,29% af personerne i Københavns Kommune dræbt eller tilskadekommet i samme periode (udregnet på baggrund af befolkningstallet for 2000; Københavns Kommune, 2000). Marginalerne er *meget* små, men der er en lidt højere ulykkesrisiko i Københavns Kommune som helhed, end i Kgs. Enghave.

Ifølge den ovenfor refererede analyse fra Odense skal man gange med 2,6 for at få det reelle ulykkesantal. I Kgs. Enghave bliver resultatet at 3% har oplevet en ulykke. Det tal ligger langt under resultatet af spørgeskemaet, hvor op mod 15% af respondenter-ne angav at have været udsat for en ulykke. Det er værd at overveje om grunden til at spørgeskemaet viser en høj andel af ulykker er, at de som har været ude for en ulykke i højere grad har svaret på spørgeskemaet, end de som ikke har været udsat for en trafikulykke.

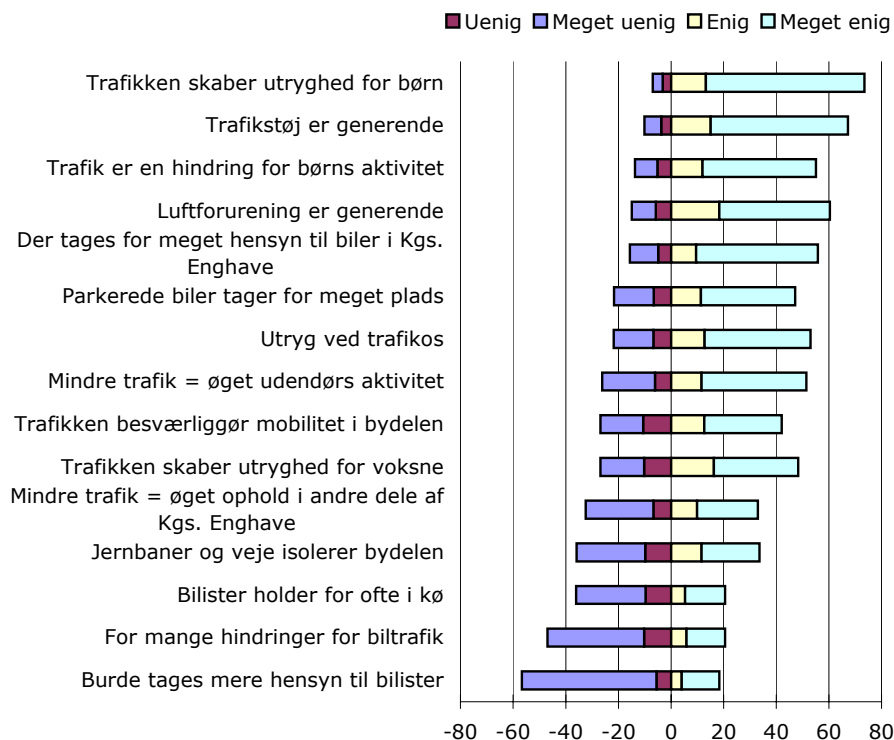
Beboerne i Kgs. Enghave oplever at det er mest utrygt at færdes i krydsene. Det drejer sig specielt om krydset ved Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade, krydset ved Sydhavns Plads og Borgbjergsvej samt kryds-et ved Mozarts Plads. I alle tre kryds er der omkring 60% som føler sig utrygge (n=345).

Generel oplevelse af bydelen og dens trafikforhold

Adspurgt om bydelens trafikforhold svarer mange respondenter at:

- trafikken gør det utrygt for børn at færdes i bydelen (73%).
- trafikstøjen er generende (67%)
- luftforureningen er generende (60%)
- der tages for meget hensyn til bilerne i Kgs. Enghave (56%)
- børns udfoldelsesmuligheder hæmmes (55%)
- mindre trafik vil medføre øget udendørs aktivitet i bydelen (50%)

Omkring 20% mener at der er for mange hindringer for biltrafikken og at byplanlægningen i København burde tage mere hensyn til bilister, heraf er flest bilejere.



Figur 6.22: Vurdering af trafikforhold i Kgs. Enghave, 2001. Procent.
(Egen kørsel på data fra spørgeskemaundersøgelse; n=341-350).

De respondenter som bor i P. Knudsens Gade er generelt mere generet af biltrafikken, end de respondenter som bor i Haveforeningen Frederikshøj og i Borgmester Christian-sens Gade. Mellem 70 og 85% af respondenterne i P. Knudsens Gade mener at:

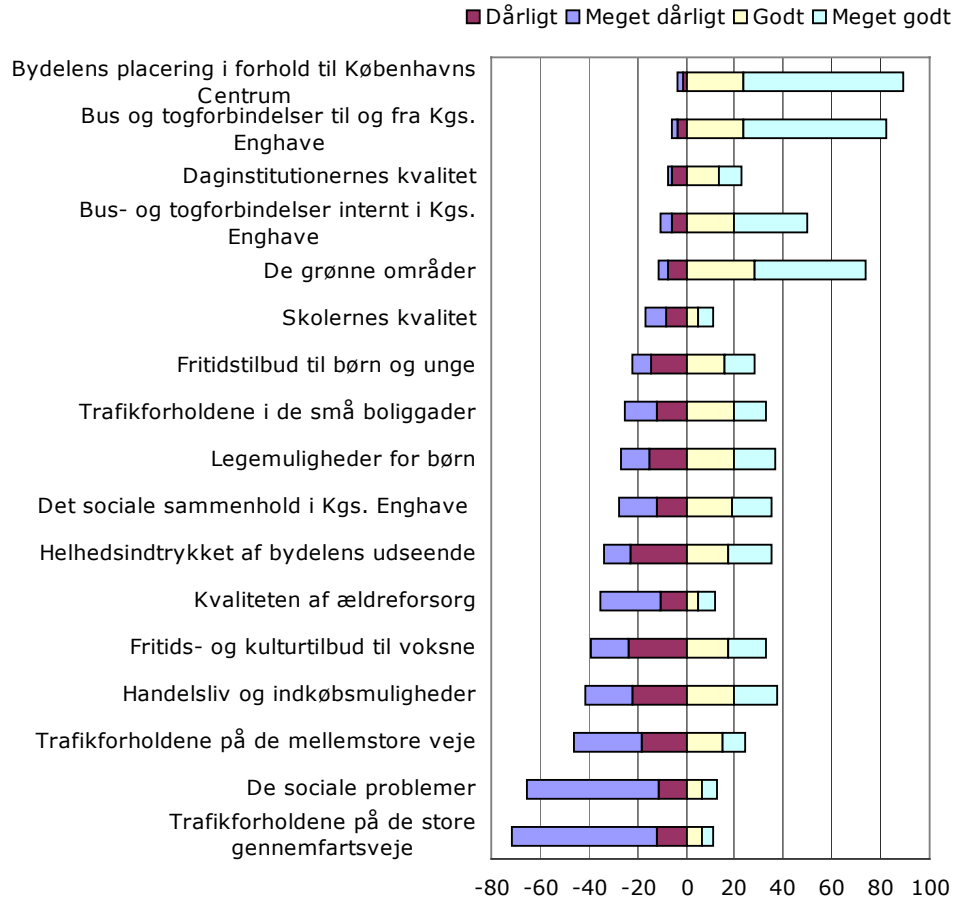
- trafikstøj og/eller luftforurening er generende udendørs
- de ville bruge bydelen mere hvis der var mindre trafik.

Adspurgte om hvad der generelt er godt i bydelen svarer de fleste at:

- bydelens placering i forhold til centrum er god og/eller at bus- og togforbindelser er gode (80%).
- de grønne områder i bydelen er gode (74%).

Adspurgte om hvad der generelt er dårligt i bydelen svarer mange at:

- det især er trafikforholdene på de store gennemkørende veje (P. Knudsens Gade, Borgmester Christiansens Gade og Sydhavnsgade) (72%).
- der er for mange sociale problemer (66%).
- trafikforholdene på bydelens mellemstore veje er et problem (46%).
- handelsliv og indkøbsmuligheder i bydelen er dårlige (41%).



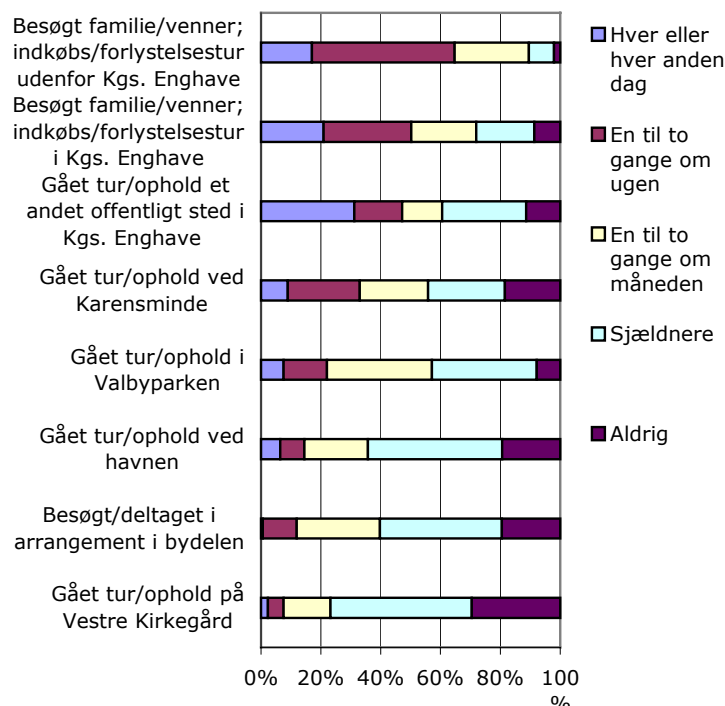
Figur 6.23: Vurdering af hvad generelt er godt og dårligt i Kgs. Enghave. Procent. (Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=329-357).

Som tallene viser, opleves de sociale problemer og trafikforholdene på de overordnede veje i Kgs. Enghave, som to næsten lige store problemer i bydelen.

Beboernes egen mobilitet

For at tegne et billede af spændingsfeltet mellem beboerne i Kgs. Enghave og så den trafik som dagligt kører gennem bydelen, er det interessant at afdække omfanget af beboernes egen mobilitet.

Her viser tallene fra spørgeskemaet at 65% af respondenterne er på besøgs-, indkøbs- og forlystelsestur *udenfor* bydelen en til to gange om ugen eller tiere. Cirka 25% er det en til to gange om måneden, mens 8% er det sjældnere og 2% er det aldrig. Der er en ligelig fordeling mellem bilejere og ikke bilejere, på nær de som aldrig kommer ud, og som ikke er bilejere. Sat lidt på spidsen er det hele 35% som ikke kommer uden for bydelen mere end højst en til to gange om måneden.



Figur 6.24: Mobilitet og udendørs ophold i Kgs. Enghave, 2001.

(Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=335-345).

Tallene for beboernes mobilitet internt i bydelen viser at 50% har været på besøg eller deltaget i en begivenhed i bydelen oftere, end en til to gange om ugen. Det tyder alt andet lige på at der er et vist socialt kontaktnetværk blandt beboerne i bydelen.

På den anden side har 9% aldrig, og 19% sjældnere end en til to gange om måneden, været på besøg eller deltaget i en begivenhed i bydelen. I det følgende skitserer jeg noget af den forskning som dokumenterer, at konsekvensen af øget biltrafik igennem et boligområde, blandt andet er færre og mere anonyme sociale kontakter i boligom-rådet.

Truslen mod den lokale sammenhængskraft

Fordi mobiliteten generelt stiger, og mennesker anvender mere tid i for eksempel bilen, mindskes de sociale aktiviteter ofte i menneskers boligområder. I de bolig-områder biltrafikken kører igennem forringes betingelserne for tætte sociale kontakter også (Gehl, 1996; Adams, 2000).

Det fysiske miljø er med til at udstikke rammerne for "livet mellem husene", herunder de sociale interaktioner, aktiviteter og udendørs opholdsmuligheder. Ifølge Gehl (1996:9) stiger de frivillige udendørs aktiviteter, hvis kvaliteten af det fysiske miljø er god. Livet mellem husene er præget af selvforstærkende processer, og:

"...langsom trafik betyder livlige byer [...] Hvis færdshastigheden f.eks. reduceres fra 60 km/t til 6 km/t, vil der tilsyneladende færdes 10 gange så mange mennesker på vejene, fordi den enkelte trafikant vil være 10 gange så længe indenfor synsfeltet." (Gehl, 1996:73).

Appleyard (1981) fandt næsten tilsvarende resultater i sin analyse af "Livable

streets” i San Francisco, USA. Appleyards analyse er mere detaljeret end Gehls og kortlægger meget præcist hvad der sker med naborelationerne i en gade ved stigende trafik. Naborelationerne svinder drastisk. På en ”let” gade med omkring 2000 biler om dagen og 200 biler i myldretidstimen, havde beboerne tre gange så mange lokale venner, og to gange så mange bekendte, som dem på en ”hård” gade. På den hårde gade, med 16000 biler pr. dag, havde respondenterne i gennemsnit kun 0,9 ven og 3,1 bekendt.

I forlængelse af disse bivirkninger medfører stigende trafik, parkeringshuse og lignende, at gaderne omdannes til et ”ingen-mandsland” hvor der blandt andet er grobund for stigende kriminalitet (Gehl, 1996:72).

Jeg finder disse sammenhænge mellem trafik og omfanget af sociale relationer og aktiviteter oplysende og anvendelig som baggrund for politiske beslutninger om hvilket liv man ønsker i byerne. Det teoretiske problem, i hvert fald i forhold til en nuanceret sociologisk og rumlig teori er, at der sker en form for rum-deterministisk følgeslutning, hvor rummet bestemmer de sociale aktiviteter, kriminalitetsniveauet og så videre. Det bliver en situation hvor murstenene ”taler til menneskene” (Albertsen, 1993) og hvor man i yderste konsekvens kan deducere sig fra rummets udformning til karakteren af det sociale.

Som sådan er bestemte ideer med udformningen af rummet indeholdt i mange sociale utopier, herunder den funktionalistiske byplanlægning, men som Harvey (1996; 2000) også noterede sig, sætter selv den bedste utopi i materialiseret form, nogle rammer for den sociale handlen, som ikke nødvendigvis er specielt konstruktive. Herhjemme ses følgerne af for eksempel funktionalismens byplanlægning i form af funktionsopdelte byer og store, ofte isolerede boligkomplekser. Det giver anledning til øget trafik mellem funktionerne i byerne og til sociale problemer i de isolerede boligkomplekser.

I et sociologisk perspektiv lægger de ovenstående bekymringer for biltrafikens sociale konsekvenser sig i forlængelse af det klassiske sociologiske spørgsmål om samfundets sammenhængskraft. I dag er det blot ikke – som på Durkheims tid – et spørgsmål om *modernitetens* konsekvenser for samfundets sammenhængskraft (Greve, 1998) - det er derimod et spørgsmål om *mobilitetens* konsekvenser!

Trafikforhold som segregeringsfaktor?

Som jeg tidligere diskuterede, ser Harvey (1996) en klar sammenhæng mellem den rumlige koncentration af sociale og miljømæssige problemer. I det følgende diskuteres, om trafikforholdene i Kgs. Enghave kan være en medvirkende årsag til, at kvarteret i dag har en koncentration af sociale problemer samt den laveste bruttoindkomst pr. indbygger i København.

Det vil være interessant om man kunne lave en model hvor stigende eller faldende biltrafik blev set som en selvstændig faktor i ulige byudvikling og segregering (rumlig opdeling af befolkningen, efter økonomiske, sociale og kulturelle karakteristika). En norsk analyse har sat sig for at analysere en sådan sammenhæng ved at analysere beboernes flyttemønstre i to forskellige gader med forskellig trafikhistorie og et ellers nogenlunde ens nærmiljø (Bjørnskau, 1999). Jeg finder analysens formål og metode interessant (der foreligger mig bekendt ingen resultater endnu), men samtidig lidt problematisk. Analysen forudsætter nemlig en forholdsvis lineær sammenhæng mellem et kvarters

trafikforhold og beboernes flyttemønstre. Hermed overses de andre kvaliteter ved et kvarter som formentlig også påvirker beboeres flyttemønstre, for eksempel skoleforholdene, gårdrenovering og så videre.

På den anden side viser en mindre dansk undersøgelse, at der rent faktisk sker en socioøkonomisk segregering, hvor trafikforholdene - i dette tilfælde trafikstøj - er den variable parameter (Sand Bloch, 1997).

I undersøgelsen er støjbelastning, CPR- og BBRregistre sammenkørt for et boligområde med cirka 7500 husstande. Analysens konklusion i forhold til stillingskategorier er, at 47% af personerne i "uoplyst stillingskategori" (blandt andet arbejdsløse og studerende), var udsat for støj over 55 dB (A). Kun 25% af direktørerne var udsat for støj på samme niveau. I forhold til støj over 65 dB(A) viser segregeringstendensen sig i lidt mindre grad, men stadig var 11% af personerne fra den uoplyste stillingskategori udsat for støj over 65 dB(A), mod kun 6 - 8% af personerne fra de andre stillingskategorier (Sand Bloch, 1997). Til brug for fremtidig trafikplanlægning konkluderes det blandt andet i undersøgelsen at: "...ønsket om at samle trafikken på de større veje for at fredeliggøre de mindre veje ofte vil have en social bagside".

Som jeg skrev ovenfor viser de danske levevilkårsundersøgelser også at socialgruppe V har den største støjbelastning, men de illustrerer ikke den rumlige opdeling af befolkningen. Der findes meget illustrative statistisk-rumlige fortegnelser over den danske befolkning i det "Boligsociale Danmarkskort" som blev udarbejdet i 1997 i forbindelse med Regeringens Byudvalg, men heller ikke denne publikation indfanger befolkningens oplevelser af det omkringliggende fysiske miljø (Andersen og Ærø, 1997).

Munk (1998) diskuterer hvordan bykvarterers forfalds- og fornyelsesprocesser skabes af et samspil af forskelligartede processer og finder - på baggrund af en diskussion af forskellige teoretiske økologiske, økonomiske og socio-kulturelle forklaringsmodeller - at det især er boligmarkedets struktur som er bestemmende for segregering. På trods af den danske lighedsorienterede regulering af boligmarkedet, med boligstøtte, om-kostningsbestemt husleje og så videre, er boligmarkedet i Danmark segregeret. Lidt firkantet sagt, bor de højere indkomstgrupper i ejerboliger mens lavere indkomst-grupper bor i alment byggeri og privat udlejningsbyggeri (Boligselskabernes Landsfor-ening, 2000; Nordgaard og Koch-Nielsen, 2001).

Spørgsmålet er, om generne fra biltrafikken i Kgs. Enghave medfører at beboerne ønsker at flytte. Ifølge en special-kørsel ved Danmarks statistik er andelen af fraflytningerne i Kgs. Enghave over dobbelt så stor som i København:

	Antal personer fraflyttet	%
Kgs. Enghave	2619	17%
København	35.813	7%

Figur 6.25: Fraflytninger af danske og udenlandske statsborgere fra Kgs. Enghave og København i 2000. Fra- og tilflytningsprocenten er beregnet ved at dividere med befolkningstallet pr. 1.1. 2001. (Danmarks Statistik, 2001).

Opdelt på de personer som bor i P. Knudsens Gade, Borgmester Christiansens

Gade eller Frederikshøj, viser fraflytningsprocenten sig over dobbelt så stor i P. Knudsens Gade:

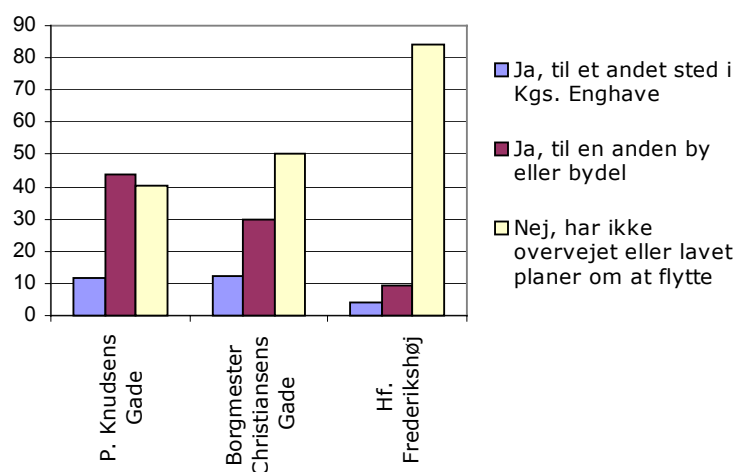
	Antal personer fraflyttet	%
P. Knudsens Gade	89	20%
Borgmester Christiansens Gade	42	10%
Haveforeningen Frederikshøj	29	8%

Figur 6.26: Fraflytninger af danske og udenlandske statsborgere fra tre boligområder i Kgs. Enghave i 2000. Fra- og tilflytningsprocenten er beregnet ved at dividere med befolkningstallet pr. 1.1. 2001. (Danmarks Statistik, 2001).

De ovenstående tal viser en meget høj fraflytningsprocent i både Kgs. Enghave og i P. Knudsens Gade. Tallene er dog behæftet med nogen usikkerhed. For det første kan det ikke dokumenteres, om der er tale om en langvarig tendens. For det andet er Kgs. Enghave en lille bydel i sammenligning med København, og man skal derfor ikke flytte ret langt for at flytte ud af bydelen.

Resultater fra spørgeskemaundersøgelsen i bydelen viser, at 9% har overvejet at flytte til et andet sted i Kgs. Enghave og at 28% ønsker at flytte til en anden by eller bydel. Af disse to grupper bor godt 55% i P. Knudsens Gade.

Af de i alt 58% som ikke har overvejet at flytte, bor de fleste i Haveforeningen Frederikshøj.



Figur 6.27: Flytteplaner i tre boligområder i Kgs. Enghave, 2000. Procent. (Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=355).

Blandt de som har overvejet eller planlægger at flytte er årsagen blandt andet:

- en dårlig ældre-service (28%).
- de sociale problemer (21%).
- at boligen er for lille/umoderne og/eller at de ikke føler sig hjemme (13%).
- dårlige handels- og kulturtilbud (9%).
- støj og andre gener fra vejtrafik (7%).

Det er overraskende at kun 7% angiver støj eller andre gener fra vejtrafik som årsag til at de ønsker at flytte. Det kan blandt andet skyldes at folk har vænnet sig til støjen, eller at de sociale problemer opleves som mere tydelige årsager til at man ønsker at flytte, i forbindelse med for eksempel familieførøgelse.

Fordelt på de enkelte boligområder, er det over 50% af beboerne i P. Knudsens Gade som har overvejet eller har planer om at flytte på grund af gener fra vejtrafikken.

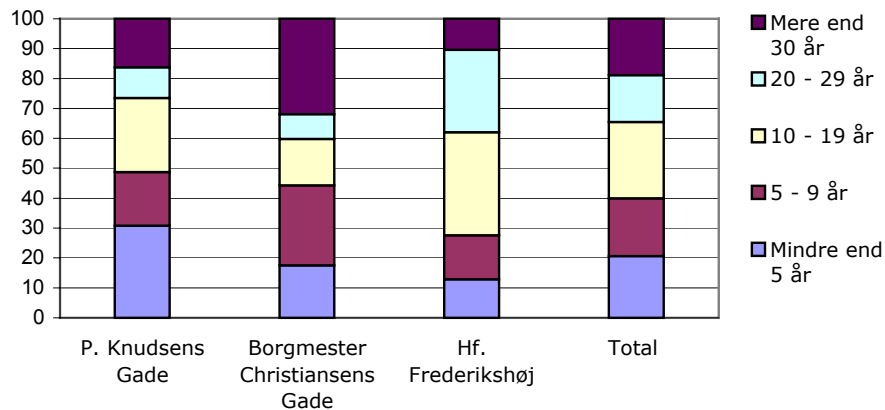
For de næsten 60% i hele bydelen som ønsker at blive boende, er årsagerne blandt andet at:

- de er engageret i mange ting i Kgs. Enghave (90%).
- de har venner/familie i bydelen og/eller de rekreative områder (80%).
- der er gode naboer/god stemning (70%).
- boligen passer dem fint (51%).
- Kgs. Enghave er ”deres” bydel (22%).

I spørgeskemaet adskilte vi ikke de i princippet to vidt forskellige spørgsmål: a) om folk har *overvejet* at flytte eller b) om folk har *planer* om at flytte. Der er stor forskel på karakteren af de to spørgsmål – hvem har for eksempel ikke overvejet at flytte hvis man fik råd til en bedre bolig? Vores tal kan derfor være højere, end hvis vi kun havde spurgt om folk har konkrete planer om at flytte. På den anden side er tallet for hvor mange som ønsker at flytte, en meget præcis indikator på beboernes *tilfredshed* med deres bolig og lokalområde.

Tallene giver ikke grundlag for at konkludere, at trafikforholdene i Kgs. Enghave får folk til at ønske at flytte. Kun 7% af de som ønsker at flytte, nævner trafikforholdene som årsag. Samtidig er et andet vigtigt træk ved de fysiske omgivelser i Kgs. Enghave meget værdsat. Omkring 80%, af de næsten 60% som ønsker at blive boende nævner, at årsagen er de rekreative områder i Kgs. Enghave, herunder Valbyparken og Tippen.

Omvendt har jeg en *kvalificeret tese* om at generende trafikforhold får folk til at flytte. En indikation på gennemstrømningen i kvarteret kan man også få ved at analysere hvor lang tid folk har boet i de forskellige delområder. Her er det tydeligt at respondenterne har boet kortest tid i P. Knudsens Gade og længst tid i Haveforeningen Frederikshøj.



Figur 6.28: Antal år beboerne i tre boligområder har boet i Kgs. Enghave, 2000. Procent. (Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=330).

Som ovenstående figur viser, har godt 30% af beboerne i P. Knudsens Gade boet i gaden i *under* 5 år. Der er altså en langt større gennemstrømning i P. Knudsens Gade end i Borgmester Christiansens Gade og Frederikshøj. Tidligere viste jeg også hvordan over 55% af beboerne i P. Knudsens Gade

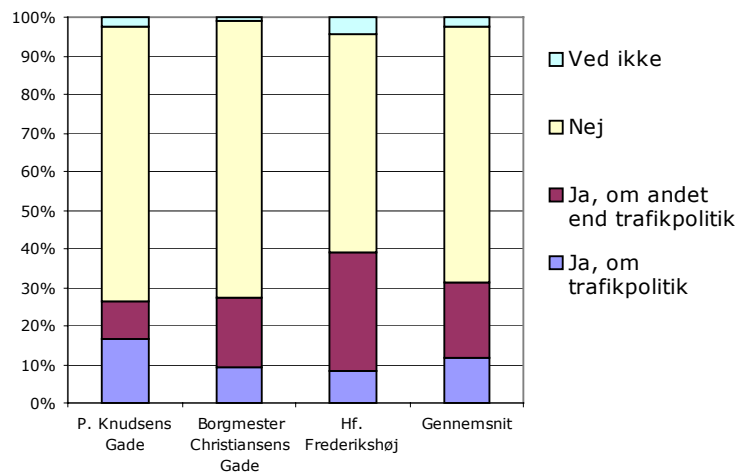
ønskede at flytte enten til et andet sted i Kgs. Enghave eller helt ud af bydelen. Dette tal er også langt højere for P. Knudsens Gade end for Borgmester Christiansens Gade og Frederikshøj. Blandt de godt 55% som ønsker at flytte fra P. Knudsens Gade, nævner over 50% at trafikforholdene som årsagen. Disse tal kan tilsammen danne baggrund for en *kvalificeret tese* om at generende trafikforhold får folk til at flytte.

6.4 Den trafikpolitiske aktivitet

Efter at have analyseret karakteren af de trafikale problemer i Kgs. Enghave, disku-terer jeg i det følgende hvordan de forskellige trafikproblemer danner baggrund for de lokale aktørers trafikpolitiske aktivitet, samt hvordan den politiske aktivitet fordeler sig i bydelens boligområder.

I spørgeskemaundersøgelsen har 12% af respondenterne angivet at de indenfor *de sidste 12 måneder*, har været aktive omkring trafikpolitiske spørgsmål (deltaget i mød-er, skrevet breve, henvendt sig til offentlig myndighed og lignende). 19% angiver at de har været aktive om andet end trafikpolitik, for eksempel i boligforeninger, skolebe-styrelser eller lignende. 66% angiver at de ikke har været aktive, og 3% ved ikke (n=347).

Set i et *længere tidsperspektiv* svarer 42% at de er aktive omkring boligforhold og næsten 27% at de er aktive omkring børn og/eller politik generelt. Aktiviteter omkring trafik tegner sig også her for godt 12%. De aktive fordeler sig på følgende måde på de tre boligområder:



Figur 6.29: Lokalpolitisk aktivitet i Kgs. Enghave, 2001.
(Egen kørsel på data fra spørgeskema; n=345).

Blandt beboerne i P. Knudsens Gade er 17% trafikpolitisk aktive. Dette kan hænge sammen med at P. Knudsens Gade også ofte opleves som det mest trafikplagede område i bydelen. Henholdsvis 9% og 8% af beboerne i Borgmester Christiansens Gade og Haveforeningen Frederikshøj er trafikpolitisk aktive. Blandt de trafikpolitisk aktive er der også lidt flere som ikke ejer en bil og en højere andel af de som har været udsat for en ulykke, end de som ikke har været udsat for en ulykke.

Der er ingen afgørende sammenhæng mellem hvor lang tid folk har boet i Kgs. Enghave og så deres trafikpolitiske aktivitetsniveau. Mellem 20 og 30% af de som har boet i kvarteret i mindre end 5 år eller over 10 år er trafikpolitisk aktive (n=318). De som har boet i kvarteret imellem 5 og 10 år er lidt mere trafikpolitisk aktive, nemlig godt 40%.

12% af beboerne i Kgs. Enghave er altså aktive i trafikpolitiske spørgsmål og mellem 50 og 70% af bydelens beboere er enige i et eller flere af følgende udsagn: at trafikken gør det utrygt for børn at færdes i bydelen; at børns udfoldelsesmuligheder hæmmes; at trafikstøjen og luftforureningen er generende; og at mindre trafik i bydelen ville medføre øget udendørs aktiviteter og ophold.

Den store gene-oplevelse som spørgeskemaet har indfanget er udtryk for en kollektiv bevidsthed om at kvarterets trafikforhold er et problem. Der tegner sig et tydeligt billede i beboernes forslag til forbedringer af kvarterets trafikforhold (n=330-345):

- Næsten 3 ud af 4 går ind for at sænke hastighederne i bydelsgaderne til 40 og 30 km/t; for at etablere sikre legeområder til børn samt for at der skal laves bump eller gadeindsnævninger for at bringe hastigheden ned på de store indfaldsveje.
- Mere end 3 ud af 4 synes de generelle hastighedsgrænser skal ned til 50 km/t på indfaldsvejene; at lastbiler og anden tung trafik skal ledes udenom bydelen; at der skal etableres en rundkørsel i krydset ved Ellebjergvej, P. Knudsens Gade og Borgmester Christiansens Gade; at det skal gøres sikrere for børn at færdes i bydelen; at et grønt strøg gennem bydelen er en god ide, samt at der er for kort tid til fodgængerne, når de skal krydse i lysregulerede kryds med fodgængerfelter.
- Næsten halvdelen synes at kørselsafgifter, hvor man skal betale for at køre gennem Kgs. Enghave er en dårlig ide. Kun knap 30% går ind for kørselsafgifter. Heraf er de fleste ikke-biljere.
- Omkring hver tredje synes at trafikafviklingen skal være mere smidig (at vejene skal gøres bredere, etablering af en grøn bølge og så videre), og at det ikke er en god ide at gøre Borbjergsvej eller Mozartsvej til bilfri gade.

31% af respondenterne tror at kun meget få eller slet ingen af disse forslag vil blive gennemført. 57% tror at en mindre del af forslagene bliver gennemført og 12% at de fleste forslag bliver gennemført (n=347).

”Man kan ikke få bilerne væk”

Før jeg i næste kapitel analyserer de problemer som de lokale aktører i Kgs. Enghave har haft med at ændre på kvarterets trafikforhold, kan der være grund til kort at dvæle ved de lokale aktørers holdninger til bilisme og planlægning. Er de lokale aktører anar-kistiske, urealistiske og vil de have super-radikale forandringer i trafikforholdene - eller kan de affinde sig med et vist niveau af trafik? Hvor ligger kimen til deres ønsker om at ændre på trafikforholdene?

Følgende beboer i P. Knudsens Gade fortæller at hun tit hører at:

”Når du vælger at bo i byen, så må du tage trafikken... Men da vi valgte at bo her, der var trafikken her ikke. Så det er ikke mig der har valgt trafikken - det er trafikken der har valgt vejen!” (IP 5A).

Går der en grænse for hvor meget trafik der er rimelig - selv i en storby? Som jeg også viste ovenfor, er de lokale aktører meget utilfredse med den omfattende biltrafik i Kgs. Enghave. På trods af deres utilfredshed og protester,

er deres generelle holdninger til biltrafik forholdsvis moderate. Det trafik- og bypolitiske felts' doxa om biltrafikkens fremkommelighed, afspejles til en vis grad i nogle af de lokale aktørers meninger:

”Hvordan ville det ideelle kvarter se ud for dig, hvis du kunne bestemme 100%?”

”Så skulle P. Knudsens Gade snævreres noget ind... Man kan ikke få bilerne væk. Man må lære at leve med dem, og de må lære at leve med os. Så må man gøre nogle tiltag så vi begge to kan være der ikke. Man kunne godt sige, jamen bilerne de må slet ikke køre derinde, men det kan man jo ikke. Dem som fyrer sådan noget af, det er jo ikke lade sig gøre.” (IP 11).

”Umiddelbart er det lidt uforstående at man igennem bydelen skal have sådan en trafik som ikke har noget med bydelen at gøre. Det er et irritations moment og det er derfor jeg har de briller på jeg har. Det er jo ikke fordi - bilerne er der og det er fornuftigt nok og man kan ikke klare sig uden og transport og så videre, men det er nogle biler der er bydelen uvedkommende.” (IP 7).

Den sidst citerede beboer har valgt ikke at engagere sig i Kvarterløftet. Beboeren har på ”hverdagsmager” maner været meget aktiv i forbindelse med sit barns skoleveje, men trods en ihærdig indsats lykkedes det ikke forældrene at forbedre skolevejen synderligt. På trods af vilje og ressourcer til at deltage aktivt, herunder en arkitekt-faglig uddannelse, har beboeren valgt at afskære sig fra et engagement i Kvarterløftet. Denne beslutning er taget på baggrund af en vurdering af det realistiske i en sådan indsats:

”Det er som om beslutningstagerne er helt underlagt privatbilisten og biltrafikken i det hele taget...så bruge en masse tid på noget der ikke fører til noget – det ville være en frustration at bruge sin fritid på. Men omvendt hvis det var sådan at der var nogle mål og løsninger og entusiasme så synes jeg det ville være utroligt vigtigt at gøre noget ved det...Det er også det der Københavnersyndrom, at tingene er delt op i en masse direktorater og afdelinger, der arbejder med hver sit område. Der skal en helt anden indfaldsvinkel til og en helt anden måde at organisere tingene til for at det kan rykke” (IP 7).

I Kgs. Enghave er det en udbredt bemærkning, at andre mennesker bare ”kører forbi”. Som en beboer svarer på spørgsmålet om, hvordan resten af København ser på Kgs. Enghave:

”Jamen de ser jo ikke på det overhovedet. Det er jo bare - de kører forbi ikke? De stopper ikke op. Det er der heller ikke nogen grund til, altså. Vi har ikke verdens lækreste gade fyldt med spændende fiskebutikker, eller spændende et-eller-andet butikker. Hvis vi havde sådan en gade. Så ville man måske køre hertil. Der er ikke noget at komme til Kgs. Enghave for, andet end for dem der bor her. Det kan jeg slet ikke se!” (IP 1).

Citatet illustrerer en kompleks sammenhæng mellem mobilitet og territorialitet, som i dette tilfælde knyttes op på en polariseringstendens mellem mobile og ikke-mobile. Samtidig illustrerer citatet hvordan de fysiske ressourcer i Kgs. Enghave forstærker og understreger at ”der ikke er noget at komme til Kgs. Enghave for”.

Den relationelle rum-forståelse indfanger netop disse spændinger i mobilitetens magt-geometri, hvor de mobile er med til at sætte præmisserne for rummets produktion. Som Adams opsummerer:

”Even when they live in close physical proximity to each other the mobile wealthy and the immobile poor live in different worlds. The high confined time-space domes inhabited by the poor may be statistical abstractions, but they have an unyielding strength... To the wealthy, the poor are often invisible; because of the height and speed at which they travel, the wealthy tend to see the world at a lower level of resolution.” (Adams, 2000:123).

6.5 Sammenfatning

Jeg har i dette kapitel analyseret hvordan trafikforholdene i Kgs. Enghave på forskellig vis påvirker beboernes levevilkår. De tendenser som undersøgelser har vist andre steder, findes på mange måder også i Kgs. Enghave. Det drejer sig om støj- og forurening, tryghed og bekymring som følge af de biler som dagligt kører gennem bydelen. For at mindske generne lægger beboerne forskellige strategier. For eksempel holdes vinduerne lukkede, forældre er på vagt overfor at deres børns mobilitet foregår så sikkert som muligt, og der er en høj flyttrate for de der bor tættest på vejene med meget trafik.

På baggrund af beboernes flytteønsker og de reelle flytninger i år 2000, kan jeg bekræfte tesen om at trafik er en selvstændig segregeringsfaktor. I P. Knudsens Gade er beboernes flytteønsker begrundet med gadens trafikproblemer og de faktiske flytninger viser en dobbelt så stor fraflytning fra P. Knudsens Gade som fra de andre delområder. Det interessante er, at fraflytningerne i P. Knudsens Gade også er dobbelt så høje som i Borgmester Christiansens Gade, selvom det er samme boligstruktur. Tesen, om at trafik er en selvstændig segregeringsfaktor bekræftes yderligere af, at botiden, det vil sige det antal år spørgeskemaets respondenter har boet i kvarteret, er markant lavere i P. Knudsens Gade. Her har over 30% af respondenterne boet i *mindre* end 5 år, mens det samme kun gør sig gældende for 18% i Borgmester Christiansens Gade og 13% i Haveforeningen Frederikshøj.

Ud over trafikstrukturene, er den kommunale anvisningspraksis og boligstrukturene, medvirkende til at skabe problemer i Kgs. Enghave. Det drejer sig blandt andet om et relativt lavt uddannelsesniveau, en lille overvægt af enlige, samt en relativt høj klient-rate. Disse problemer spiller formentlig sammen med kvarterets trafikproblemer. Trafikproblemerne i kvarteret er tydelige og nemme at få øje på. Det *kan* være nemmere at udtrykke utilfredshed over bilerne på gaden som skaber tryghed, end det kan være at sætte fingeren på for eksempel strukturene i Københavns boligsociale anvisning.

Nogle af de tendenser som andre undersøgelser har vist, for eksempel at der er færre sociale kontakter i en stærkt trafikplaget gade, genfinder jeg i det faktum at godt 50% af spørgeskemaets respondenter svarer, at mindre trafik vil medføre at de vil opholde sig mere udendørs.

På den anden side har netop områdets trafikproblemer skabt en lokal mobilisering og medvirket til at øge det lokale sammenhold og den lokale kollektive identitet. Som Harvey også påpeger, er lokalområder ofte genstand for politisk kamp og identitetsdannelse. På denne baggrund har de dårlige trafikforhold i Kgs. Enghave og kvarterløftet, været med til at skabe et stærkt politisk netværk på tværs af de enkelte boligområder i Kgs. Enghave.

De lokale aktørers opfattelse af trafikforholdene er præget af hvor de bor, og varierer derfor mellem de forskellige delområder af Kgs. Enghave. Der er flest trafikpolitisk aktive i P. Knudsens Gade hvor generne opleves direkte udenfor køkkenvinduet, mens der er færre trafikpolitisk aktive i Frederikshøj som er et relativt trafikstille område.

På trods af de forskellige konstellationer af mobilitet og levevilkår, har de lokale aktører en fælles intersubjektiv forståelse af kvarterets trafikproblemer. I den proces har de rekonstrueret den lokale historie og genopfrisket bydelens kollektive bevidsthed. Der er bred enighed om trafikgenernes karakter. Generelt er over 70% utilfredse med flere af de trafikale forhold, mens 12% er

trafikpolitisk aktive.

I næste kapitel analyserer jeg de lokale aktørers trafikpolitiske arbejde og i denne forbindelse hvilke potentialer og barrierer der er for lokale empowermentprocesser i det trafik- og bypolitiske felt

Kampen om rummets produktion

I dette kapitel analyseres processen med at udarbejde og implementere de trafik-politiske målsætninger i Kvarterplanen for Kgs. Enghave. Jeg sætter fokus på magtrelationerne i det trafik- og bypolitiske felt, samt på hvordan forandringsprocesserne kan analyseres i et empowerment-perspektiv.

7.1 Udarbejdelse og godkendelse af Kvarterplanen

I august 1997 startede den indledende fase af Kvarterløftet i Kgs. Enghave. Der blev afholdt 5 borgermøder med en bred deltagelse af bydelens borgere, hvor det blev debatteret hvad det fremtidige arbejde for at løfte kvarteret skulle indeholde. Cirka 300 borgere deltog i møderne, og der blev nedsat 15 arbejdsgrupper med deltagelse af i alt cirka 150 borgere.

Det overordnede formål med Kvarterløftet var – og er stadigvæk – en udvidet demo-kratimodel og helhedsorienteret byfornyelse, herunder at *"igangsætte og understøtte en positiv udvikling i bydelen med udgangspunkt i beboernes ønsker og behov"* (Byudvalget, 2000). Kvarterløftet satte fem indsatsområder op: Det fysiske miljø, Erhverv og beskæftigelse; Bolig- og byfornyelse; Det sociale miljø; Kultur og idræt.

Driften af Kvarterløftet i Kgs. Enghave har været meget integreret med Bydelsrådets forvaltning og som et led i sin udvalgskonstituering nedsatte Bydelsrådet en kvarter-løftstyregruppe, som løbende behandlede sager i relation til kvarterløftindsatsen. Denne organisering gjorde at Kvartersekretariatet blev tæt forbundet til det politiske niveau, hvilket af medarbejderne fremhæves som en styrke. Der blev etableret et produktivt samspil mellem det lokale politikniveau og kvarterløftorganiseringen, samt en tættere kontakt til det politiske niveau i Københavns Kommune.

Bydelsrådsforsøget indeholdt en decentralisering af den politiske og forvaltningsmæssige kompetence i forhold til daglige driftsområder. På trafikområdet havde Bydelsrådet i Kgs. Enghave ansvaret for bydelsvejene, som udgør mange af de lokale fordelings-veje.

Trafikspørgsmålet blev hurtigt et samlende tema for Kvarterløftet:

"Gennemgående er der stolthed og bevidsthed om bydelens kvaliteter... Ligeså gennemgående er en fælles holdning til trafikken: den er præget af vrede og afmagt. I årtier har bydelens befolkning været vidne til en trafikplanlægning, der foregår hen over hovedet på dem og ikke tager hensyn til områdets trivsel. Resultatet er en trafikbelastning, der ganske enkelt er sundhedsfarlig og ødelæggende for bydelens fremtid. En ændring af bydelens status både indadtil og udadtil er helt afhængig af en gennemførelse af løsninger, der effektivt kan minimere trafikmængden gennem bydelen. Netop trafiksaneringer vil med ét slag kunne ændre områdets karakter, så er der håb om at kunne fastholde og tiltrække ressourcestærke beboergrupper..."

(Kongens Enghave Bydel, 1998a:25f).

Flere borgere betegner den første ide-genererende proces som positiv og opløftende. Diskussionerne og prioriteringer i forhold til kvarterets trafik, sammenfattes af en beboer som:

"Det største problem er trafikken. Og det var også det alle beboere var enige om, da man startede kvarterløft, og man havde de første møder. Alle var enige om at trafikken.... - det var også derfor der blev lagt så stor vægt på Den Grønne Nerve. Da P. Knudsens Gade var en overordnet vej, så skulle man gøre alt for at beskytte Borghjergvej, og Stubmøllevvej og Mozartsvej, for de blev brugt som gennemkørsel." (IP 5A/B).

Trafikken er kollektivt artikuleret som et problem, hvilket også viste sig i en spørge-skemaundersøgelse udført af Kvarterløftet i foråret 1998, hvor 36% af beboerne i Kgs. Enghave mente at trafikken var det værste problem i bydelen. Blandt disse boede en del i haveforeningerne. 35% mente at de sociale problemer (herunder for eksempel en høj arbejdsløshed og synlige alkoholikere) var det værste problem i bydelen (Kongens Enghave Bydel, 1998b:17f).

"Vi var med da Kvarterløftet havde en interviewundersøgelse i foråret 1998. For at høre hvad borgerne mente var mest presserende at få gjort noget ved. Og det var den overordnede trafik. Og det kan godt undre mig, at det også gjaldt i haveforeningerne. Men det har jo noget at gøre med at de yngre, de har jo børn der skal i skole. Og de skal jo over og følges, og de ældre skal over." (IP 5A/B).

Citatet indfanger nogle begrundelser for hvorfor beboerne i haveforeningerne også er utilfredse med trafikken. Haveforeningerne er et relativt fredeligt område, men trafikken i bydelen generelt generer også beboerne der. Der er bred enighed om at det værste sted i bydelen er P. Knudsens Gade.

I januar 1998 blev de forskellige arbejdsgrupperes projektforslag diskuteret på en kvarterløftkonference med over 100 deltagere. Projektforslagene blev derefter forelagt styregruppen og kvarterplanen blev skrevet. De forslag som man ville prioritere på det fysiske område er beskrevet i kvarterplanen (Kongens Enghave Bydel, 1998a:31) som blandt andet:

Bydelens veje og stier:

- *Skiltning om hastighedsnedsættelse i kvarterene.*
- *Markeringer af vigtige overgange med rumlestriber.*
- *Kgs. Enghave bydelsskilte.*
- *Reetablering af Børnehøj Allé (træbeplantning og ændring af fortov).*
- *Skiltning af eksisterende stisystem.*

De overordnede veje:

- *Skiltning om hastighedsnedsættelse, herunder ændring af skiltning så gennemfartstrafik og uvedkommende tung trafik ledes ud på motorvejsnettet.*
- *Undersøgelse og analyse af trafik, forurening mv.*

Samt mere langsigtede projekter som:

- *Byens Grønne Nerve.*
- *Forskønnelse af stationerne, træbeplantning i bydelen generelt.*
- *Rundkørsel ved Ellebjergvej/P. Knudsens Gade.*
- *Trafikforbedring med indsnævring og træbeplantning på Ellebjergvej/P. Knudsens Gade.*

En forbedring kvarterets trafikforhold blev set som en vigtig brik i bydelens samlede strategi for kvarterudvikling, og var et af de fem succeskriterier for Kvarterløftet:

"Miljøindsatsen skal øges og trafikbelastningen skal nedbringes. Den gennemkørende trafik skal kraftigt reduceres, grænseværdierne langs de gennemgående veje skal overholdes og luftforureningen skal nedbringes." (Kongens Enghave Bydel, 1998a:12).

Kvarterplanens godkendelse

Efter kvarterplanens udarbejdelse i foråret 1998 begyndte forhandlingerne om de enkelte projekters godkendelse. Kvarterplanen blev forelagt følgegruppen, som består af centralt placerede embedsmænd fra samtlige forvaltninger i Københavns Kommune, og blev politisk behandlet i Københavns Kommune og Regeringens Byudvalg.

Kvarterplanen blev generelt modtaget positivt, men embedsmændene i Københavns Kommunes Vej & Park afdeling kunne blandt andet ikke støtte forslaget om en spor-vognsline og et badeland i kvarteret. Ligeledes var embedsmændene skeptiske overfor nogle af de trafikale forslag i kvarterplanen og mente ikke at forslagene om en reduktion af den overordnede trafik hørte til indenfor kvarterplanens rammer. I modereret form blev kvarterplanen godkendt af borgerrepræsentationen den 18. juni, 1998 (Kongens Enghave Bydel, 1999).

I maj 1998 afholdtes en stor demonstration i Kgs. Enghave, med deltagelse af cirka 150 borgere. Der blev protesteret mod Kommunens afvisende behandling af kvarterplanens trafikforslag, blandt andet med henvisning til at Nordvest efterfølgende var blevet tildelt midler til udarbejdelse af en trafikplan. Trafikborgmesteren Søren Pind (V) lovede senere at afsætte penge til udarbejdelse af en trafikplan for Kgs. Enghave.

7.2 Trafikpolitik i Kvarterløftets midtfase

Efter de første konflikter omkring kvarterplanens projekter og strategier var afklaret, startede arbejdsgrupperne med at nuancere projektforslagene. Denne fase af Kvarterløftet kan karakteriseres som starten på trafikplanlægning "nedefra".

Bydelens indre trafik – en relativ succeshistorie

Det er oplagt at Mayos første empowerment dimension (borgerinddragelse) dækkes ind af kvarterløftprojektet. På trafikområdet kan man også tale om aktiv empowerment (Mayos anden empowerment dimension), idet lokalområdet "vandt" over Københavns Kommune i den indledende strid om trafikregulering overhovedet kunne være omfattet af kvarterløftstrategien.

Arbejdsgrupperne som beskæftiger sig med det fysiske miljø, arbejder primært med tre projekter:

- a) Den Grønne Nerve der skaber et sammenhængende grønt vejforløb gennem kvarteret og sammenbinder en række bymæssige funktioner.
- b) Stisystemer der letter adgangen til havnen og de grønne arealer.
- c) Begrænsning af den gennemkørende trafik på de overordnede veje.

Ideen om Den Grønne Nerve blev hurtigt udformet i Kvarterløftets startfase og efterfølgende var der en forholdsvis lang proces hvor planens delelementer skulle godkendes. Grunden til den lange tidshorisont har været, at mange forskellige instanser skulle høres flere gange. I løbet af det første års tid skulle honorarbetalingen til Københavns Kommune også afklares. Det drejede sig om hvilken form for aflønning de kommunale embedsmænd skulle have for det arbejde de udførte i forbindelse med Kvarterløftets arbejdsgrupper, herunder møder om aftenen, udarbejdelse af planskitser og lignende. Planen for Den Grønne Nerve er blevet godkendt og nogle af elementerne i planen, blandt andet en pladsdannelse, blev udført i efteråret 2001.

Ideen om et sammenhængende stiforløb gennem bydelen og ud over Tippen er delvist realiseret i en plan som dog midlertidigt blev sat i bero i efteråret 2000, blandt andet på grund af et forslag om byggeri af "Skæve huse til Skæve Eksistenser" på Tippen. Det medførte frustration for de beboere som havde brugt mange aftener på at planlægge stiernes forløb:

"Og så håber vi, at det arbejde vi har lagt i de efterhånden tre år snart bærer frugt. Med trafikken og med stier og veje... De kan ikke gå i gang med stier og veje for foråret 2001. Men de har lovet os så mange ting, nu må vi se. De taler også om de der såkaldte grønlander bygninger [Skæve Huse til Skæve Eksistenser, TN], de skal lave derude på Tippen. Og så kan det være at hele vores stisystem ryger i vasken. Vi ved det ikke!" (IP 13).

Den arbejdsgruppe som har arbejdet med det overordnede vejnet og den gennemkørende trafik, har primært arbejdet for at begrænse den gennemkørende trafik på P. Knudsens Gade ved at omdirigere noget af trafikken så den i stedet kører ud over Kalvebodbroen, eller ved at indsnævre P. Knudsens Gade og anlægge en rundkørsel i krydset ved Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade.

I 2000 blev der afsluttet en arkitektkonkurrence om Sydhavns Plads. Formålet med projektet er at skabe bedre forbindelser mellem de ældre boligområder i Kgs. Enghave og erhvervsområdet ved Teglværkshavnen. En arkitektuddannet beboer, som ikke er aktiv i Kvarterløftet, er bekymret for om vinderforslaget vil komme beboerne i det oprindelige Kgs. Enghave til gode. Han ser en fare for at det reelt vil rette sig mod det planlagte dyrere boligbyggeri på Tegholmen. Samtidig er det karakteristisk at arkitekt-forslagene skulle søge at få det bedste ud af de eksisterende trafikforhold:

"Jeg har anmeldt konkurrencen - det var ret spændende. En arkitektkonkurrence er ikke bundet - man har fri fantasi og visioner... men konkurrencen bærer præg af, man simpelthen er underlagt den trafikstøj! Man tager ikke stilling til den i virkelig-heden... Man prøver at lave et eller andet - kan man nu arrangere noget som kan give et løft også socialt så folk sådan ligesom får lidt mere altså som skulle gavne bydelen, men uden at gøre noget ved trafikken." (IP 7).

Beboeren så egentlig hellere en pladsdannelse nede ved de ældre centrale boligområder i kvarteret:

"Det er mere herovre, hvor man så havde Sjælør Boulevard her som sådan et center. Stationen - man havde Karens Minde nede fra den anden ende - man kunne få en masse fred omkring det og et socialt samlingspunkt, som man virkelig mangler i bydelen. Det prøvede man med denne der arkitektkonkurrence at få henede på Sydhavns Plads som er - altså i forhold til boligområderne - ret afsides. Det er store industrivirksomheder, Frederiksparken med telefonselskaberne og mobiltelefoner og Mercedes og hvad de ellers hedder. Det er et helt andet klientel der ligger derovre. De centrale boligområder i Kongens Enghave, der er jo Mozartsvej, Sjælør Boulevard, Mozarts Plads."

*Tror du at arkitektforslaget kan blive et samlingspunkt for hele bydelen?
"Ja, det er det jeg tvivler på at den vil, det er måske ikke lige den form for aktivitet-er der savnes og som man har brug for her i Sydhavnen vil jeg synes." (IP 7).*

Arbejdsgruppen som har arbejdet med de indre trafikforhold i Kgs. Enghave har især koncentreret sig om at udarbejde en plan for ”Den Grønne Nerve”. Det er et grønt forløb som binder de 4 forholdsvis fysisk og socialt adskilte boligområder (Frederiks-holm, Baunehøj, Musikbyen og haveforeningerne) sammen.

”Vores arbejdsgruppe om Den Grønne Nerve - Kommunen og så Bydelsrådet har haft et rigtig godt samarbejde. Vi er en af de grupper som har arbejdet bedst sam-men på tværs. Samtidig har Kommunen haft nogle tanker hen i den retning, som vi har fundet frem til. Så jeg tror, at det er derfor de har været meget positive.” (IP 11).

Processen med udarbejdelsen af planen for Den Grønne Nerve er en af Kvarterløftets succes historier. I forhold til den *horisontale* empowermentdimension er det værd at fremhæve at borgergruppen bestod af beboere fra alle bydelens mindre boligområder. Det fælles ønske var et stisystem, der bandt bydelen bedre sammen. Som et ægtepar udtrykker det:

”Jeg var ret skeptisk i starten, for der er tre bydele i Kgs. Enghave...i starten da vi lavede Den Grønne Nerve, der var Baunehøj for sig selv...samarbejdet mellem Musikbyen og os bernelde (Frederiksholm) har været fantastisk godt og så kom Baunehøj alligevel med.” (IP 2A/B).

Ægteparret sammenligner arbejdet med Den Grønne Nerve med en anden trafikgruppe under Kvarterløftet, som arbejdede med den overordnede trafik. De mener at Den Grønne nerves succes skyldes at deres samarbejdspartnere Bydelsrådet og Kvarter-løftet har været ”tæt på”. Samarbejdspartnerne for den anden gruppe var ”langt væk”. Samtidig har gruppens arbejde fra starten været præget af en realistisk strategi, der ikke udfordrede de overordnede regionale trafikstrømme. Forslaget om Den Grønne Nerve er en af de eneste planer fra Kvarterløftets trafikgrupper som indtil videre er blevet vedtaget i Københavns Borgerrepræsentation. Det er dog stadig et åbent spørgsmål om planen realiseres fuldt ud, hvilket blandt andet afhænger af politiske bevillinger.

I forhold til den *vertikale* empowermentdimension, det vil sige relationen til såvel det lokale politiske niveau, men også Københavns Kommune kan man også tale om en stærkere position for lokalområdet. I flere perioder har beboere og kommunale plan-læggere haft et konstruktivt samarbejde og der er til en vis grad sket en opbygning af social kapital mellem de forskellige aktører. Kommunen har blandt andet været positiv overfor Den Grønne Nerve *fordi* Kommunen allerede havde nogle tanker hen i den retning som borgerne fandt frem til. Det vil sige at borgernes ønsker er ikke gået imod Kommunens eksisterende planer og de har heller ikke rokket ved de politiske mål for trafikafvikling i Hovedstadsområdet. Måske netop derfor er samarbejdet gået så godt.

Den overordnede trafik

*”P. Knudsens borger kaldes jeg,
her spiser jeg min mad,
med Carlsberg biler på,
så hvis De kør’ den anden vej,
mange unger bor,
så vil jeg være glad.
som skal i skole gå.
Falderi, faldera...
Falderi, faldera...
Så vil jeg være glad”
som skal i skole gå.”*

*”Trafikken den er alt for stor,
Husk på her*

Uddrag fra sang til demonstration på P. Knudsens Gade i 1998. Melodi: Den glade vandrer. (Overordnet trafik, 1998).

Beboerne i arbejdsgruppen om den overordnede trafik har især diskuteret det uret-færdige og paradoksale i, at trafik som efter deres mening sagtens kan køre en anden vej, skal køre gennem kvarteret. P. Knudsens Gade er en stærkt trafikeret regional-gade med en fartgrænse på 60 km/t. på trods af, at der ligger en skole og fritidshjem samt boliger helt ud til vejen. Arbejdsgruppen har arrangeret flere demonstrationer og igennem flere år skrevet adskillige breve til kommunalpolitikere, embedsmænd og virksomheder med transport gennem kvarteret. Forsøget på at ændre på trafiksituationen og de overordnede og forholdsvis usynlige magtrelationer bag, er ikke lykkedes, og en følelse af træthed og skuffelse har meldt sig.

Trafikken på P. Knudsens Gade blev i 1968 ikke opfattet som et stort problem.

Var der ikke nogen lokal protest mod det?

"Nej det var der ikke. Jeg tror slet ikke vi kunne overskue at der kunne komme så meget trafik. Vi kunne jo heller ikke have gjort noget, det er så noget andet... Dengang var der jo ikke nær så mange biler - der holdt måske fire biler bændede ad gaden!" (IP 5A/B).

Der var dengang svage protester, men slet ikke af samme omfang og vedvarende som i 1990'erne. En af begrundelserne for de vedvarende protester i dag, er et bedre sammenhold blandt borgerne:

Hvorfor har I et bedre sammenhold i dag?

"Det er nok fordi, i hvert fald de ældre, alle dem der har boet herude i mange år, de kan se hvordan kvarteret er skudt i sænk af myndighederne. Så holder vi lidt mere sammen. Og man har fået samarbejde med Musikbyen. Det er sket igennem Kvarterløftet. Man har fundet ud af, at når man står sammen, så får man nok mere ud af det." (IP 2A/B).

Citatet viser hvordan Kvarterløftet har været med til opbygge social kapital og skabe forandringsorienterede relationer på tværs af de enkelte boligområder i Kgs. Enghave. Der har blandt andet været arrangeret en demonstration i P. Knudsens Gade.

Fik i nogen reaktioner på den demonstration?

"Det var i fjernsynet. Men det hjælper ikke noget alligevel. Og de fik sedler over i købet. "Hvis det ikke er nødvendigt, hvorfor så ikke køre den anden vej". Og så sagde nogen at det var meget længere [at køre ud over Kalvebodbroen, TN] – ja, men det er også hurtigere. Det er ikke så mange stop og det er billigere i benzin". (IP 2B).

Et af problemerne med trafikken gennem P. Knudsens Gade er den vanetrafik som ligeså godt kan tage vejen ud over Kalvebodbroen. Arbejdsgruppen om den overordnede trafik har i mange år foreslået at ændre skiltningen. I den forbindelse har de også talt med det politiske niveau i Københavns Kommune, herunder Bygge- og Teknikborgmester Søren Pind:

"Der er prøv med skiltningen herude. I dag står der København C og Malmø, i stedet for at man også havde København V derovre. Og det var så besværligt at flytte det. Det er Søren Pind jeg har haft de mange diskussioner med. Det er besværligt, det vil tage mange år at lave det... – men det tog ikke mange år at få Malmø på, i stedet for Dragør. Nu står der Malmø – det kunne de lave med det samme!" (IP 2A).

Nedenfor vises billeder fra Holbækmotorvejen før udfletningen til Kalvebodforbindelsen ved kørsel mod København. Billedet til venstre viser den aktuelle skiltning, mens bil-ledet til højre er manipuleret, og viser den skiltning arbejdsgruppen i Kgs. Enghave gerne vil have. Formålet med skiltningen til højre er, at opfordre trafik der skal til det indre København og Vesterbro, til at

køre ud over Kalvebodbroen og Amagermotor-vejen, i stedet for ind ad P. Knudsens Gade.



Billede 7.1: Billeder af skiltningen ved kørsel af Holbækmotorvejen mod København. Det venstre billede er det som sidder ved Holbækmotorvejen i dag. Det højre billede viser den skiltning som beboerne i Kgs. Enghave gerne vil have (www.sv-folkeblad.dk, 2001c).

Københavns Kommune har tilsyneladende ikke ønsket at ændre ved skiltningen, selv-om det må betragtes som en overkommelig ændring. Et af problemerne er, at skiltningen ligger i Københavns Amt, og derfor involverer et andet administrativt og politisk niveau. Som borger kan det være svært at vide hvilken myndighed man skal kontakte for at få ændret en skiltning og når man når frem til rette instans, kan det være endog meget svært at trænge igennem.

Men som ægteparret i P. Knudsens Gade har fremhævet kan amtets grundige forvaltningsprocesser ikke være en uoverstigelig barriere, da det har været muligt at ændre skiltningen fra Dragør til Malmø for flere år siden. Beslutnings- og implementerings-processen for vejskiltningen til Øresundsregionsprojektets infrastrukturelle flagskib, Øresundsbroen, var på plads før broens åbning.

Tovtrækkeriet om vejskiltningen understreger at vægtningen af skiltningsbehov helt afhænger af hvilken symbolsk og politisk position, som skiltningsbehovet er funderet i. kvarterløftaktørenes governancenetværk har i denne sag ikke være så effektive som Øresundsregionsprojektets governancenetværk.

I forbindelse med byggeriet i Københavns Havn og Fisketorvet, opstod et andet problem med at få koordineret en fælles trafikpolitik mellem beboerne og Kommunen. Beboerne havde godt 2 år inde i kvarterløftperioden kontaktet mange af de firmaer hvis lastbiler kørte gennem P. Knudsens Gade, for at få lastbilerne til at køre en anden vej. Overraskede opdager beboerne at Københavns Kommune faktisk har anvist virk-somhederne, at de skal køre gennem P. Knudsens Gade:

"Vi har skrevet til utrolig mange af de store firmaer. Blandt andet DSV – de sammensluttende vognmand. Og der fik vi så en kopi af det brev de havde fået fra Kommunen, for de havde fået vejen anvist." (IP 5A).

"Der kunne de firmaer gå ben og vise et brev... det var Skanska, der sagde "Vi har fået at vide af Københavns Kommune, at det er den vej vi skal køre". Så kunne de fremvise at Københavns Kommune synes man skulle køre ind ad Folehaven – og der havde vi knoklet i jeg ved ikke hvor lang tid!" (IP 1).

Dette eksempel med brevet, er et tydeligt eksempel på det Foucault kalder *magtens lokale kynisme*. Brevet er umiddelbart blot et tilfældigt brev, skrevet af Kommunen som en del af de daglige sagsgange. Alligevel indeholder brevet kraftfulde udsagn om den magt og rationalitet som er involveret i Hovedstadsområdets trafikregulering. For de lokale beboere i Kgs. Enghave illustrerer brevet at Kommunen ikke tager deres arbejde for at begrænse trafikken i P. Knudsens Gade alvorligt og det viser, hvor hårdt de skal kæmpe mod det feltets doxa om biltrafikkens fremkommelighed.

Kommunens interesser i forhold til trafikstrømmenes størrelse og hastighed på P. Knudsens Gade kom også til syne ved et møde i bydelen, hvor Trafikborgmester Søren Pind havde følgende bemærkning til beboernes ønsker om forandring:

"Man bliver nødt til at holde sig realistisk til, at Centrumforbindelsen, Ellebjergvej og P. Knudsens Gade er overordnede hovedfærdselsårer. Det skal efter min mening forstås sådan, at de indgreb, der kan gøres, kan – om jeg så må sige – ikke have en kolossal karakter, men må overvejes nøje og angribes i forhold til nogle overordnede målsætninger." (www.sv-folkeblad.dk, 2001b).

Ønsket om en rundkørsel

At indgrebene i forhold til P. Knudsens Gade ikke må have en kolossal karakter begrænser også et andet af kvarterets ønsker, nemlig omformningen af krydset ved Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade. Igennem flere år er problemerne med dette kryds, blevet påpeget af politi, beboere og repræsentanter fra Ellebjerg Skole.

Borgmester Christiansens Gade er anlagt som den primære vej igennem krydset. Indtil 1986 blev den anvendt som gennemkørselsvej for biler der skulle ud over Sjællandsbroen. Efter opførelsen af Kalvebodbroen og Amagermotorvejen i 1989, blev Borgmester Christiansens Gade lukket med en bussluse. I dag skal biler der kommer fra Ellebjergvej holde til venstre fordi de skal fortsætte op af P. Knudsens Gade, men vejen hælder stadig til højre. Det medfører at biler (inklusive politiet selv) i for høj fart kommer ud af kurs og kører ind i muren lige før Ellebjerg Skole i P. Knudsens Gade.

Ved den omtalte murstrækning færdes omkring 500 skolebørn hver dag. For fire år siden blev en cyklist dræbt på cykelstien af en bil. I perioden 1992-2001, er der i alt sket 18 trafikulykker i P. Knudsens Gade, umiddelbart efter krydset (Smed, 2001). Flere gange er muren på bygningen ud til P. Knudsens Gade blevet beskadiget, og ved sidste uheld skulle muren bygges op igen fra grunden (Nærpolitiet, 2000). Med god grund søger både politi, beboere og repræsentanter fra skolen en løsning.

Politi og Ellebjerg Skoles repræsentanter har igennem flere år ønsket en udligning af vejens hældning eller opsætning af et autoværn. Beboerne i arbejdsgruppen under Kvarterløftet ønsker krydset ombygget til en rundkørsel, da de er overbeviste om at det vil mindske både fart og ulykker. De oplever at deres ønske om en rundkørsel er blevet affærdiget af embedsmænd fra Vej & Park uden reelle begrundelser, som for eksempel tal for sikkerhed og effektivitet i lignende rundkørsler.

Alternativt ønskes det at hastigheden i P. Knudsens Gade bliver nedsat fra de 60 km/t i dag til 50 km/t. Det vil ikke fjerne problemet med bilister som kører for stærkt og mister herredømmet over deres bil, men det vil dog mindske det og sikre en lidt fredeligere skolevej.

Problemet med udformningen af krydset Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade, er en tydelig planlægningskonflikt. Indtil videre har hensynet til trafikal fremkommelighed vejet tungt. Man kan dog hævde at en kommunikativt orienteret planlægning burde tage hensyn til de lokale oplevelser af utryghed og for eksempel i det mindste opsætte et autoværn på strækningen. Autoværnet koster ifølge Vej & Park 700 kr. pr. meter (Vej & Park, 9. juli, 2001) og da det drejer sig om en strækning på cirka 20 meter, må det siges at være et overkommeligt beløb.

De lokale aktørers arbejde med at tydeliggøre den lokale sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår, rykker ved en række af de rationaler som eksisterer i den kommunale planlægning og politik. I det følgende analyserer jeg nogle forskellige holdninger til mulighederne for at få indflydelse.

7.3 Mulighederne for empowerment

En af de beboere som har valgt at gå aktivt ind i Kvarterløftets arbejde med trafik og som ud fra en realistisk, projektmager-indstilling har været aktiv hele vejen igennem de forskellige processer, opsummerer mulighederne for indflydelse, empowerment og lysten til at være aktiv på følgende måde:

"Jeg synes jo stadigvæk ikke at vi bliver særlig meget inddraget i det. Jeg var i en gruppe der havde med større veje at gøre. Der er ikke så mange med i gruppen, desværre. For vi har næsten opgivet det. P. Knudsens Gade og Ellebjergvej kan vi ikke gøre noget ved. Det er en ringvej. De vil ikke noget som helst. Vi har jo som sagt været meget inde og tale med politikere og forskellige andre høje instanser, men vi synes ikke rigtig at der sker noget. Demovre fra kvarterløft, gør jo også hvad de kan. Skriver til de rigtige myndigheder, men stadigvæk bliver det udsat og udsat.

Der var mange aktiviteter for tre et halvt år siden af folk her. På alle mulige ting. Men det er som om det er køgt meget ned nu. Det er nok også fordi, der sker ikke så meget som vi havde forventet, da vi gik ind i det med ildsjæle. Det har vi stadig, og der er tilbage, men det er som om at ilden er ved at køre på vågeblus efterhånden. Det synes jeg, fordi når der ikke rigtig sker noget her i kvarteret, er det som om... Så vil man heller ikke rigtig fortsætte. Men altså, jeg gør det. Og jeg bliver ved, indtil de siger: Nu udsætter vi det til næste år og næste år og så, Ja, så er man jo en gammel mand, og så er det jo ikke sikkert at man gider mere!" (IP 13).

På trods af at engagementet blandt borgerne er faldet og en følelse af skuffelse og afmagt har meldt sig, så er der sket en vis empowerment og en opbygning af social kapital. Der er sket en bevidstgørelse blandt borgerne som har været aktive under Kvarterløftet. De har skrevet adskillige kritiske breve til kommune og virksomheder, og de har opbygget selvtillid i forhold til selv at kunne gå imod ideen om fremkommelighed for biler. De er med andre ord blevet bevidste om de muligheder og begrænsninger som eksisterer i det trafik- og bypolitiske felt de er en del af. Processen kan karakteriseres som identitetsmæssig-, politisk-, og diskursivempowerment.

Skuffelsens eller stædighedens politik

I et par andre mindre trafikplanlægningsprojekter hvor beboerne har været medplanlæggere, har Københavns Kommunes holdning og adfærd imidlertid medført skuffelse og irritation hos beboerne:

"Vi har haft problemer med Københavns Kommune flere gange. På Baunehøj Allé, hvor der skulle plantes nye træer og gøres noget ved gaderummet, ønskede borgerne at træerne kom til at stå anderledes. Så de sad virkelig i mange møder, og besluttede at træerne skulle stå zig-zag. Og der sidder så nogen med fra Københavns Kommune. Gruppen var meget langt fremme med de konkrete planer og tegninger, og først her kommer Københavns Kommune så og siger, at det kan ikke lade sig gøre fordi der ligger kabler i jorden! Og så bliver de borgere, der har siddet og knoklet med at det skal stå i zig-zag, smadderirriteret over at have siddet og knoklet med noget som bare er uladssigelig! Kommunen må have vidst i forvejen, at der ligger kabler i den vej... Derfor synes jeg ikke vi har fået den støtte og opbakning som vi burde have haft fra Københavns Kommune" (IP 1).

Eksemplet med træerne på Baunehøj Allé illustrerer det man kan kalde *skuffelsens politik*. Oplevelsen af skuffelse i form af mangelfuld facilitering af "bottom-up" planlægningen fra planlægger og embedsmandsniveauet, trækker naturligtvis energi ud af processen. Eksemplet illustrerer også en mere generel

pointe: barriererne for borger-inddragende eller empowermentorienterede planlægningsprocesser ligger mindst ligeså meget i det institutionelle kompleks' evne til at være en effektiv og troværdig *facilitator*, som i at mobilisere lokale borgere.

Det næste eksempel illustrerer dog at skuffelsen over manglende facilitering også i nogle tilfælde vendes om og styrker stædigheden og vedholdenheden blandt de mobiliserede aktører.

Nogle beboere har efter et nedslående møde med Kommunen besluttet at handle selv i forhold til deres helt nære territorie, nemlig den private fællesvej:

"Jeg håber at de får øjnene op for, at der er nødt til at ske noget. Ellers så gør vi det selv. Nu gider vi ikke vente mere. Nu har vi sat de blomsterkummer op. Vi fortsætter - Vi gør noget uden at spørge, men vi gør det med det sigte, at vi ikke vil have den trafik ude på vores vej".
(IP 12)

Blomsterkummerne er sat op for at blokere for den gennemkørende, tunge trafik. Vejen er en privat fællesvej og opfattelsen af, at man selv kan ændre på private veje, blev tydelig på et trafikseminar afholdt af Københavns Kommune: *"For du var jo også på det seminar, hvor han sagde at vores vej er en privat fællesvej. Og vi kan jo egentlig næsten gøre hvad vi vil!"* (IP 12).

Eksemplet illustrerer hvordan mobilisering, kompetenceopbygning og forventnings-skabelse også kan resultere i "stædighedens politik": empowermentprocesser, der ikke stopper når forventningerne i første omgang ikke indfries. Opsætningen af blomsterkummerne er en fin illustration af Foucaults pointe om at magt skaber modmagt og som sådan over tid kan være produktiv og skabende.

Til spørgsmålet om borgerne har haft held til at gå imod den trafikpolitiske diskurs i bredere forstand, er svaret delvist nej. Og det leder frem til at selvom der sker empowerment på lokalt plan, er det afgørende at der på overordnet niveau er opbakning og støtte.

7.4 Samspil med forvaltnings- og politikniveauet

Både de politiske og de administrative handlesammenhænge på det kommunale niveau i det trafik- og bypolitiske felt har været med til at præge Kvarterløftet i Kgs. Enghave. Et tilbagevendende træk ved trafikplanlægningsprocessen i Kgs. Enghave er diskussionen af de kommunale administrative strukturer og praksiser. Feltets magtrelationer medfører, at selvom der er udlagt kompetencer til det lokale område, virker de kommunale sagsgange alligevel ofte blokerende for at borgerne kan udnytte den kompetence de har fået i udsigt. Idealet om kommunikativ planlægning ser anderledes ud i praksis, hvor nettet af magtrelationer udøver en forholdsvis skjult magt.

Medarbejderne i det lokale Kvarterløftsekretariat kan karakteriseres som det Friedmann kalder "radikale planlæggere". De medierer mellem beboere og kommune og har en katalyserende rolle i forhold til at igangsætte empowermentprocesser i kvarteret. Af medarbejderne understreges det, at en forbedring af trafikforholdene er et afgørende succesparameter for Kvarterløftet:

"Trafikken er et kerneelement i forhold til Kvarterløftet og bydelen. Det er det stør-ste problem for områdets beboere og går igen i samtlige undersøgelser som det største problem for bydelen. Det vil derfor være afgørende for bydelen at fastholde at et arbejde for at mindske den trafikale belastning er af stor betydning for kvarter-løftprojektets succes." (Kongens Enghave Bydel, 1999:7).

I betragtning af, at medarbejdernes rolle er at løfte kvarteret og fostre lokal stilling-tagen og netværksopbygning, er det forståeligt at de indtager en position hvor trafik-ken italesættes som bydelens *største* problem. I forhold til kampen om rummets pro- duktion, er trafikforholdene en vigtig og tydelig parameter på at bydelens interesser ikke er blevet varetaget i det trafik- og bypolitiske felt. Kvarterløftsekretariatets medarbejdere er med til at konstruere en steds-identitet i Kgs. Enghave og i denne proces mobilisere de lokale kræfter.

I samspillet med Københavns Kommune har bydelens aktører oplevet flere problemer og forsinkelser, og i statusnotatet fra 2000, karakteriserer det lokale Kvarterløft-sekretariat planlægningsprocessen som følger:

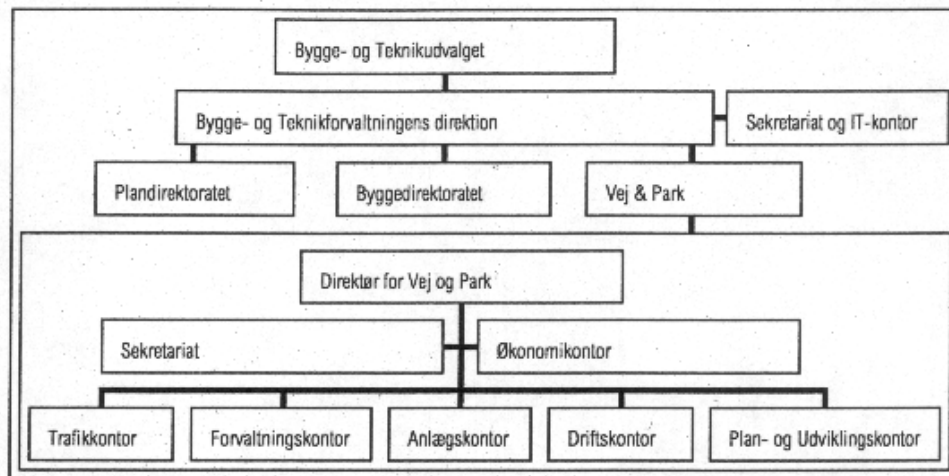
"Endelig er der fokus på, at man ikke har været gearet til en byplanlægning, der bygger på borgerinddragelse og på lokale, ofte tværfaglige løsningsforslag, så pro-cessen opleves som frustrerende for alle parter – der skal derfor arbejdes videre på smidige planlægningsmodeller, hvor kompetence og handlingsmuligheder er klare for alle parter." (Kongens Enghave Bydel, 2000:18f).

Kvarterløft skaber et governancedilemma i forhold til ansvarlighed og fleksibilitet. For at skabe klarhed over processen ønskes en bevidsthed omkring hvilke kasketter de forskellige aktører har på, fordi det kan skabe større ansvarlighed. Omvendt kan det også hindre fleksibiliteten. Der er også en problematik omkring åbenhed og lukkethed i planlægningsprocessen og i udførelsen af et konkret projekt. Den første projektfase bygger på en bred borgerdeltagelse, hvorefter en mere lukket professionalisme og forvaltningskultur i Københavns Kommune tager over:

"Det har vist sig at kvarterløftprojekterne har et problem, når man går fra den første – meget brede – idefase til den næste mere stramme fase, hvor det gælder om at gennemføre projekterne. Her er spørgsmålet om borgerinddragelse stadig aktuelt, men det bliver sværere for borgere at deltage i denne del af processen, fordi den meget let bliver professionaliseret.... I forhold til de projekter, som aktuelt er i gang har man fortsat arbejdet med borgernes aktive deltagelse – og også med et vist held, men problemet accentueres, når Københavns Kommune inddrages, fordi man her støder på en anden forvaltningskultur og andre traditioner i forhold til borgerinddragelsen." (Kongens Enghave Bydel, 2000:6).

Det er ikke noget nyt at Københavns Kommune kritiseres for sin planlægning og sin manglende orientering mod en bredere offentlighed (Gaardmand, 1996). Københavns Kommune er stor, og består af syv forvaltninger med hver deres politiske udvalg. I 1998 blev Kommunens organisering ændret fra magistrat- til udvalgsstyre, hvilket medførte at hvert udvalg i højere grad kan tage beslutninger på deres eget område. Borgerrepræsentationen tager som det øverste politiske led i Kommunen, dog stadig de overordnede politiske afgørelser og udstikker de politiske retningslinier for Kommunen.

Planlægning og udarbejdelse af fysiske projekter i Kgs. Enghave koordineres i det dag-lige mellem Kgs. Enghaves Kvarterløftsekretariat og Københavns Kommunes Vej & Park afdeling. Kvarterløftsekretariatet i Københavns Kommune kan også være med til at skabe kontakt mellem Kvarterløftsekretariatet i Kgs. Enghave og Kommunens for-skellige forvaltninger.



Figur 7.2: Vej- og Parks forvaltningsmæssige og politiske relationer (Engberg et al., 2000:45).

De forskellige arbejdsrutiner i Kommunens forvaltninger, kan give problemer i forhold til en lokal helhedsorientering:

"... vi har en delt administrativ ledelse som gør, at hver gang man skal lave noget helhedsorienteret lokalt; så skal man lave noget på tværs af de her syv søjler, de syv fagforvaltninger. Det er virkelig en akilleshæl i vores Kommune. Den delte administrative ledelse gør, at der sidder en borgmester i spidsen af hver forvaltning, som har ansvaret for den daglige administrative ledelse, og de er sideordnede. Der er ikke som i et almindeligt udvalgsstyre, en embedsforvaltning, hvor man har én Borgmester, som har den daglige administrative ledelse, der kan sætte sig ind i det." (IP 18A).

Embedsmændene i Vej & Park ser kvarterløft som et positivt tiltag, men oplever blandt andet en konflikt i forhold til den helhedsorienterede indstilling som kvarterløft fordrer (Engberg et al., 2000). Helhedsorienteringen i de enkelte bykvarterer skal koordineres med en helhedsorientering i forhold til Københavns byudvikling generelt. Hvor meget særpræg kan tillades i den enkelte bydel? For eksempel har borgerne i Kgs. Enghave ønsket at få røde fliser på fortovene, men dette ønske er blevet afvist blandt andet af hensyn til at fortovene i Københavns Kommune skal have et ensartet præg.

Det politiske niveau er også delt. En vej i Kgs. Enghave har i mange år været nedslidt og i et forsøg på at få udbedret forholdene tog formanden for Gade- og Vejudvalget i Bydelsrådet kontakt til Borgerrepræsentationen, hvilket gav en del uklarhed om ejer-skabet over vejen:

"Man kan sige at vejen er et internt fællesareal, men det er det ikke når man har en narkoinstitution på, som hører under én borgmester, en skole for åndssvage som hører under en anden borgmester, og man har en pumpestation som hører under en tredje borgmester, og det er kultur og fritidsforvaltningen som ejer vejen, og hører under en fjerde borgmester. Så der er 4 borgmestre fra Københavns Kommune involveret i det her, og så skal man lige have den 5te med, Trafikborgmesteren, han skal lave vejen. Så er det først helt umuligt. Så føler man sig ikke som om man er noget særligt værd!" (IP 1).

Egentlige anlægsopgaver var ikke udlagt til Bydelsrådene. Bydelsadministrationen i Kgs. Enghave havde et lille budget på gade- og vejområdet, hvilket medførte at der kun var penge til at lappe enkelte huller i vejen, reparere en bænk og lignende. De lokale ønsker om at opsætte hastighedsregulerende skilte og konstruktion af 30 km/t zoner var der heller ikke penge til.

Kontakten mellem de politiske niveauer i Bydelsrådet og i Borgerrepræsentationen er præget af lang afstand:

"Der har været tale om to reservater; der har været bydelen og så har der været Centralkommunen. Efter bydelsforsøget blev sat i gang, så får det lov at køre for sig selv på sine egne præmisser. Den dér bro fra den ene verden til den anden – fra den lille politik til den store politik – den er der ikke." (IP 18A).

Lokalt i Kgs. Enghave har kvarterløftorganiseringens integration med Bydelsrådet dog medført en tæt politisk kontakt mellem borgere og Bydelsråd:

"...det at have Bydelsrådet som det samlende punkt, det har betydet meget for dynamikken og for de handlemuligheder, man trods alt har haft. ... At sammenligne med når man taler med kolleger inde på Rådhuset, hvor fjernt politikerne er fra hverdagen. Jeg tror at den dér skrumpning af organisationen, den har været med til at gøre, at de politiske visioner alt andet lige er kommet klarere ned for os, der har arbejdet i organisationen, end den gør inde på Rådhuset." (IP 18C).

På den anden side kan det politiske og administrative led i Københavns Kommune også opleves som meget adskilt og det kan være svært at få taget reelle politiske beslutninger:

"Jeg har tit på fornemmelsen, at det politiske led og det administrative led er meget adskilte. I Kvarterløft har vi svært ved at få konflikter, som vi har mellem f.eks. forskellige forvaltninger lagt op i økonomiudvalget, i Københavns Kommune, som i princippet skulle være den centrale styregruppe, hvor man kunne få diskuteret den slags ting. Det er fuldstændigt ubørt." (IP 18C).

Problemet med at få lagt lokale politiske konflikter op på et højere niveau i Københavns Kommunes Økonomiudvalg forstærkes af, at det lokale niveau ikke har legitimitet til at skære igennem i konflikter. Selvom konsensusorientering i flere sammenhænge er et nyttigt redskab til at opnå enighed, kan det også være en hindring for at løse konflikter:

"...det dér med de løsere netværk - 'konsensusstyring' - det er det, vi alle sammen er enige om. Det, vi er uenige om, det er der desværre ikke nogen til at skære igennem overfor. Grunden til, at der ikke er nogen, der kan skære igennem, er, at de ikke har den tilstrækkelige legitimitet til at gøre det. En styregruppe som er sammensat af de lokale kræfter, det er ikke legitimt nok til, at de kan skære igennem en lokal konflikt." (IP 18B).

Embedsmændene i Københavns Kommune står i en vanskelig situation og der er tydeligvis også konfliktende positioner internt i Kommunen. De politiske aktører i Københavns Kommune satser på storstilede projekter som Ørestad, Havnen, Opera- og Skuespilhus, men samtidig igangsættes kvarterløft som også fordrer embedsmændenes arbejde. Ved at igangsætte kvarterløft påbegynder de lokale borgere en formuleringsring af ønsker og krav til udformning af deres lokale sociale og fysiske rum. Det er en proces som er tilsigtet af kvarterløftet, men kan som nogle embedsmænd har påpeget, opleves som en overvældende arbejdsbyrde.

Specielt fordelingen i beslutningskompetence mellem Kvarterløftsekretariatet i økonomiforvaltningens 8. kontor og Vej & Park, er ikke altid helt klar. Ofte er det i sidste ende Økonomiudvalget som tager de endelige beslutninger i relation til kvarterløft, mens Vej & Park sidder med det daglige driftsansvar. Blandt andet derfor oplever embedsmændene i Vej & Park den mere vidtgående borgerinddragelse i kvarterløft, som mere kompliceret end traditionel borgerinddragelse. Som en embedsmand udtrykker det:

"Med kvarterløft er det lidt mere taget, fordi der har man flere forvaltninger involveret –

specielt økonomiforvaltningen og det centrale Kvarterløftsekretariat. Man har faktisk gjort denne her proces meget mere kompliceret ved borgerinddragelse end det, vi er vant til. Der er mange flere aktører og mange flere, der ønsker et ansvar. Det kræver et stort arbejde at få processen til at løbe nu. Det var enklere før.” (Engberg et al., 2000:48).

Også medarbejderne i Kvarterløftsekretariatet i Økonomiforvaltningen oplever, at deres rolle som brobygger mellem kvarterløftene ude i bydelen og de forskellige forvaltninger i kommunen, kan være en stor opgave.

”Vores sekretariat er jo brobygger mellem Kvarterløft og forvaltningerne – vi har den dér funktion at prøve at etablere kontakterne til forvaltningerne og engagere dem og lignende. Det virker selvfølgelig i én eller anden udstrækning, men det virker ikke som du forestillede dig, at det ville komme til at virke. Der er mange andre barrierer, dem har vi mange erfaringer med.” (IP 18B).

Barriererne påvirker de lokale muligheder for at få en forholdsvis hurtig afgørelse på ønsker og projekter og, som jeg har skitseret flere gange, resulterer det ofte i lokal skuffelse og forvirring.

Opsamling

Kvarterløftet er et eksempel på centralt top-down initieret borgerdeltagelse som kan sætte gode rammer for lokale empowermentprocesser. Min analyse viser dog også hvordan Kvarterløftets helhedsorientering møder en række barrierer i forhold til fysisk planlægning. De materielle trafikplanlægning og trafikstrukturer skaber virkelig det Øster-berg (1971; 1998) kalder et *trægt* handlingsfelt. Den fysiske planlægning er langsigtet og foregår efter nogle logikker som ikke altid stemmer overens med den lokale virkelighed. Ydermere er den fysiske planlægning underlagt de regionale trafikpolitiske interesser.

I forhold til arbejdet med kvarterets interne trafikforhold kan de kommunale strukturer og sagsgange virke blokerende for en effektiv og vedholdende borgerdeltagelse. En del borgere finder projektførelserne alt for langsomme og mister interessen. I forhold til arbejdet med den overordnede trafik gør samme problematik sig gældende. De aktive borgere formår at sætte spørgsmålstejn ved rationalerne for den trafikpolitiske prioritering af fremkommelighed på indfaldsvejene i København, men reelt er de regionale trafikpolitiske prioriteringer stort set umulige at ændre.

På et generelt plan rummer borgerinddragelsesstrategien i Kgs. Enghaves kvarterløft-regi klare træk af empowerment. I starten går over flere hundrede borgere aktivt ind i en forbedring af levevilkårene i bydelen. Arbejdet med den indre trafik kan betegnes som pro-aktiv empowerment, hvor de aktive borgere har oplevet et positivt planlægningsforløb med Kommunens embedsmænd, HT (HUR) og politiet. Arbejdet med den overordnede trafik er et eksempel på diskursiv empowerment. Arbejdsgruppen omkringer den overordnede trafik er bevidste om feltets dynamikker og relationer, men har ikke haft nævneværdigt held til at ændre på feltets magtrelationer. Gruppens ønsker har ikke vundet genklang på centralt niveau, og empowermentprocessen er måske vendt til skuffelse eller afmagt.

7.5 Konflikt håndtering – et partnerskab med Københavns Kommune

Som min foregående analyse viste, har arbejdet med at ændre på trafikforholdene i Kgs. Enghave, været præget af en række konflikter. Som et led i en pro-aktiv forank-rings- og exitstrategi har det lokale Kvarterløftsekretariat og Bydelsadministrationen derfor presset på, for at få Kommunen administrativt forpligtet til et mere varigt samarbejde.

Løsningen blev at udarbejde en trafikplan efter den model som Kvarterløftet i den københavnske bydel Nordvest, også havde anvendt. Modellen er et forpligtende kom-munikativt og konsensusorienteret partnerskab mellem kommunale embedsmænd, beboere og centrale lokale aktører. Resultatet skulle gerne være en langsigtet trafik-plan som der er bred enighed om blandt de implicerede aktører.

Aftalen om udarbejdelsen af Trafikplanen kom i stand i 1999, men den reelle planlægningsproces startede først i efteråret 2001. Bydelsadministrationen og Kvarterløft-sekretariatet betalte halvdelen af udgifterne, og Københavns Kommunes Bygge- og Teknikudvalg den anden halvdel.

Trafikplan-partnerskabet er et forsøg på at introducere governance og netværksstyring i forhold til lokal trafikplanlægning. Hidtil har de lokale aktører netop oplevet en stor kontrast mellem Kvarterløftets netværksorientering og så en trafikplanlægning der i høj grad stadig fungerer på mere traditionelle top-down orienterede planlægnings-rationaler.

Udarbejdelse af en trafikplan

Trafikplan-partnerskabet blev indledt med at annoncere efter borgere som kunne være interesserede i at deltage. Den endelige udpegning af borgergruppen blev foretaget ud fra et mål om repræsentativitet, hvor borgerne både deltog som privatpersoner og som repræsentanter for forskellige lokale organisationer. Samtidig tilstræbte man en geo-grafisk repræsentativ sammensætning i forhold til bydelens forskellige boligområder.

På to weekend-seminarer i efteråret 2001 gik cirka 15 borgere, 3-5 embedsmænd fra Københavns Kommune og ansatte på det lokale Kvarterløftsekretariat sammen om at formulere bydelens trafikproblemer og skitsere mulige løsninger.

De to borgerinddragende seminarer er trafikplan-partnerskabets tydeligste eksempel på kommunikativ planlægning. Seminarerne blev ledet af en ekstern *process*-konsulent, der skulle sikre at der blev lyttet til alle synspunkter - specielt de lokale borgeres. På begge weekendseminarer holdt kommunale embedsmænd og eksterne folk oplæg om trafikplanlægningens (u)muligheder og tilførte på denne måde beboerne værdifuld viden. Men oplæggene fungerede samtidig som en disciplinerings- og formningsproces, da beboerne fik opstillet rammerne for hvad der i det hele taget ville være muligt at behandle i Trafikplanen.

Allerede ved udtagelsen af interesserede borgere blev der opstillet klare rammer for trafikplanarbejdets rækkevidde. Københavns Kommune ønskede ikke at man på seminarerne skulle diskutere bydelens ønsker om at ændre på færdslen

på de over-ordnede veje. Dette fik beboerne at vide i selve invitationen til at deltage i seminaret. Dog kunne visuelle forbedringer på P. Knudsens Gade komme på tale.

At det på forhånd var besluttet at den overordnede trafik ikke kunne indgå i Trafik-planen fik nogle borgere til at afstå fra at deltage.

*"- Hvis vi havde kunnet, så havde vi da også kommet med til trafikseminarerne.
- Nej, jeg har min tvivl om jeg havde gjort det. Det må jeg indrømme. For vi havde fået at vide, at den overordnede trafik ikke kunne diskuteres der. Og så synes jeg der ikke kom noget ud af det, og så synes jeg en weekend er meget at bruge på det."
Den overordnede trafik fik I at vide at....?
"- Det kan du ikke - den ligger i dvale. Nu har du den der gruppe, som er nedsat. Hvor Kommunen laver en trafikbehandlingsplan. Den skulle så afløse en masse af de ting... Og der har vi ikke hørt noget fra..". (IP 5A/B).*

Forhåbningerne til den visuelle forskønnelse af P. Knudsens Gade er heller ikke store:

*"- Men da vi var til en kvarterloftkonference oppe i Helsingør. Der var det en fra Vej & Park, der sagde de at de havde på beddingen, at vi skulle have vejtræer bernelde igen. For jeg sagde til dem, at jeg jo havde været med da vi havde vejtræer. Jamen, det overvejede de skam igen. Så spurgte jeg ham hvornår vi kunne have svaret på det. Jeg blev ved med at presse ham, og så fik jeg så en dato tre måneder senere. Og nu er der vel gået to! - hver gang jeg har set ham, så spørger jeg ham om han husker at vande dem, så ikke de går ud inden de kommer bernelde!
- Men, så kan man jo sige, hvis selve den proces med at få lavet et forsøg med indsnævring er lige så lang som den er med de træer der, så...
- Ja, jeg har ikke de store forhåbninger om at det bliver anderledes. Det må jeg nok indrømme..." (IP 5A/B).*

På det første weekendseminar blev de trafikale problemer formuleret og diskuteret. Formen for seminaret kan ligne et realistisk orienteret fremtidsværksted der holdt sig indenfor de rammer og begrænsninger som jeg beskrev ovenfor.

De problematikker som blev formuleret, viste i høj grad hvordan ønsket om trafikale ændringer i kvarteret, er bundet op på konkrete levilkårsproblemer. Jeg beskrev nogle af disse tidligere. Det drejer sig om utryghed ved at krydse vejene i kvarteret og specielt utryghed for børns færdsel. Den konkrete støj og forurening fra trafikken er også kilde til stress og bekymring, især for beboerne i P. Knudsens Gade. Der ønskes blandt andet længere grøn tid ved fodgængerovergangene, bedre forhold for handicap-pede samt bedre trafikalt service for de ældre.

De problemer som beboerne oplever er i og for sig også skitseret i kvarterplanen, men pointen med seminarerne var at diskutere problematikkerne igen, i en realistisk orienteret og præcis dialog med planlæggere og embedsmænd.

På det andet weekendseminar et par uger efter, blev forskellige løsningsstrategier diskuteret. Korte oplæg fra Vej & Park, politiet og en arkitekt dannede baggrund for diskussionen. Flere deltagere udtrykte glæde over at få så meget at vide om trafikplan-lægning og synes egentlig "slet ikke at de inde fra Kommunen var så tossede igen".

Efter de to seminarer var den primære borgerinddragelse slut, og embedsmænd i Vej & Park udarbejdede en skitse til Trafikplanen. Denne blev fremlagt på et borgermøde i foråret 2001. Et af borgernes gennemgående ønsker har været etableringen af en rundkørsel i krydset ved Ellebjergvej/ Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade. De mener at det vil sænke

bilernes fart og hermed skabe større tryghed for fodgængere. På borgermødet var der derfor omfattende utilfredshed med at Vej & Park blot affærdigede ideen, uden at have reel dokumentation for at en rund-kørsel i krydset ikke ville være hensigtsmæssig.

I foråret 2001 var den endelige Trafikplan færdig og der ligger nu en langsigtet trafik-udviklingsplan for bydelens indre trafik, som kan forankres i Vej & Parks administrative niveau (Vej & Park, 2001a). Mulighederne for realisering af planens indhold afhænger af de fremtidige kommunalpolitiske beslutninger og bevillinger.

Om hele processen med weekendseminarer og det at være aktiv i Kvarterløftet og trafikplan-partnerskabet, opsummerer en ældre beboer:

Tror du, at der er kommet noget godt ud af seminarerne her?

"Der kommer altid noget ud af det når mennesker mødes. Og hvad vil det sige, at noget er godt...en hel masse professionelle der ligesom er mere oppe på mærkerne end dem det skulle holdes for. Den der gammeldags lærestyring af det... selvfølgelig skal der være en tidsplan, men... Selvfølgelig siger jeg "Ja" til dit spørgsmål. Selvfølgelig skal de professionelle ind i billedet, det er helt sikkert. Dem der har uddannelserne og erfaringerne - men hvad så med det demokratiske islæt, hvor er det henne? Det demokratiske islæt består af Tordenskjolds soldater og de ligger tæt op af de professionelle.

Jeg iagttog at da man begyndte med Kvarterløftet så holdt man et kæmpemæssigt møde - der var fire hundrede mennesker. Men efterfølgende kom der kun 50 herrer hver gang. Hvad der var rigtig groteskt for mig det var en Kvarterløft konference her efter sommerferien. Der var vi kun tre af Tordenskjolds soldater tilbage, resten var professionelle!

Men hvordan får man fat i dem? Det har jeg ikke noget svar på. Der mødte jo tre hundrede op da det startede, og de hundrede af dem det var Tordenskjolds soldater. De to hundrede af dem ville man ikke beholde, dem tabte man på gulvet. Det er nok en kombination af, at Tordenskjolds soldater tror at det er dem der kører det. Så bliver de andre trætte og så går der tre år, og så finder Tordenskjolds soldater ud af, at de ingen mandater har.

Kvarterplanen indeholder ideer og forslag til projekter, og nogle af dem er ikke blevet til noget endnu - kan du beskrive den proces?

"Ja, der gør man en fejl og jeg hoppede selv med på den. Det var, at man ikke skulle spekulere på hvad det kostede. Nogle ville lave en svømmebal og jeg ville lave et operahus, nede ved socialcenteret for at få en bedre indgangsvinkel til bydelen... Hvis ikke man er kendt så kører man ned over nogle forfærdelige broer, der er klisteret til med plakater og alt muligt andet - det skaber ikke noget godt image. Men jeg bruger udtrykket "det går galt" - det er nok lidt jirkant sagt - fordi noget er der jo kommet ud af det..." (IP 8).

Personen er fra en ældre generation og udtrykker noget af den "modstandskultur" som også findes i Kgs. Enghave. Personen har nogle skarpe og kritiske analyser af planlægningsprocesserne i Kvarterløftet og udtrykker en ambivalens i forhold til at håndtere og tage imod de positive elementer, der efter personens mening også er i Kvarterløftet.

Trafikplan-partnerskabet og Kvarterløftets generelle fokus på trafikforholdene i Kgs. Enghave har ifølge medarbejderne i det lokale Kvarterløftsekretariat, hjulpet til at embedsmændene i Vej & Park forstår rækkevidden af kvarterets trafikproblemer på en langt mere nuanceret måde, end de gjorde da Kvarterløftet startede i 1997. De beboere som deltog i udarbejdelsen af Trafikplanen var, ved et evalueringsmøde af processen også positive overfor det forløb de havde været igennem.

Hele ideen med at udarbejde en trafikplan, kritiseres i skarpe vendinger af en anden central lokalpolitisk aktør. Han mener, at der sker en form for sløring af de reelle trafikpolitiske magtforhold:

"Hvis vi snakker om magtforholdene og styrkeforholdene, så mener jeg de har tabt det her på

lokalt plan. Der var et møde herude [i efteråret 1998, TN] hvor Søren Pind og miljøborgmesteren kom og debatterede de her ting, og hvor det netop blev lagt frem fra hans side, at "nu vil vi lave en trafikplan, hvor vi vil samle det hele op". Men der var jo netop lavet en trafikplan. Beboerne havde netop lagt nogle trafikpolitiske målsætninger. I præsentationen af beboerforslagene var det Søren Pind sagde; vi skal lave en samlet trafikplan. Men det er en måde, at formulere og organisere den politiske modstand mod beboernes planer. Man bliver taget alvorligt, nu vil man lave en plan. Men for pokker, vi har diskuteret det i 20 år..... Så kommer han med en anden trafikplan, den er også blevet kaldt en syltekrukke af nogen.

Modstanden mod beboernes trafik målsætninger, den kommer fra de overordnede hensyn til trafikens fremkommelighed, som gør det linsfarligt, at gå fra fritidshjem og skole i P. Knudsens Gade. Trafikken skal glide siger politiet og der må ikke være bom siger H.T. De er rørende enige.

Jeg kan godt forstå beboerne føler sig tiltalt af, at kunne blive mødt med den respekt, at deres planlægning skal ske på det niveau, det rigtige niveau. Men det jeg siger er, at de bliver snydt, for det er ikke meningen, at deres forslag skal realiseres. Meningen er, at demokratiet skal opretholdes som det formelle spil. De vil realisere, at vi har demokrati i Danmark og at borgerne bliver taget med på råd. Men at de desværre ikke kan bruge deres forslag, fordi de er for radikale. Vi kan ikke have et samfund, hvor bilerne ikke kan køre frit. Hvis vi først gør det, så påvirker vi bilindustrien og dermed væksten og så skal vi også have en anden kollektiv trafikpolitik. Det tør vi ikke satse på. På langt sigt er det dræbende. Dem der holder sig væk bærer på en frustration." (IP 16).

Den citerede person indfanger netop det skisma som der er, i forhold til at arbejde for forandring *indefra* systemet eller i *opposition* til systemet. Personen mener at Trafik-planen er med til at opretholde demokratiet som det formelle spil, men at der bagved er en skjult dagsorden, som går ud på at bevare de eksisterende tilstande.

Jeg mener ikke, at man kan se det som enten/eller. Trafikplan-partnerskabet er et eksempel på en kommunikativt orienteret planlægning, hvor lokale aktører inddrages og tilføres ressourcer i form af viden og ansvar. Processen foregår dog i en kompliceret magtstrategisk situation, hvor der på baggrund af trafikstrukturerne og magtrelation-erne i det trafik- og bypolitiske felt, sker en disciplinering og en fornægtelse af det, som mange af bydelens aktører betragter som det egentlige problem, nemlig trafik-forholdene på bydelens overordnede vejnet.

I det følgende uddyber jeg, hvordan nogle af beboerne har ønsket at bryde med Kvarterløftets planlægning, der kan karakteriseres som et arbejde for forandring *indefra* institutionerne selv. I stedet ønsker nogle af beboerne at lægge en mere *oppositionel* strategi for ændringer af kvarterets trafikforhold.

7.6 Agenda 21

Et af de største ønsker for de trafikpolitisk aktive beboere blev efterhånden en rundkørsel i krydset Ellebjergvej/Sjælør Boulevard/P. Knudsens Gade/Borgmester Christiansens Gade. I efteråret 2001 søgte nogle af beboerne penge til at lave et forsøg med en rundkørsel i Miljøtrafikugen. Det fik de afslag på. Kombineret med Vej & Parks afvisende holdning til spørgsmålet om en rundkørsel i krydset, etablerede borg-erne en Agenda 21 gruppe som på mere radikal vis *uden om* Kvarterløftet skal arbejde for at forbedre kvarterets trafikforhold. I Sydvest Folkeblad beskrev de i august 2001 deres erfaringer, begrundelser og mål således:

Demokrati eller narresut?

I 1997 blev borgerne i Kgs. Enghave indkaldt til det første kvarterløftmøde. Her skulle

bydelens borgere prioritere, hvad de syntes, der var de største problemer i bydelen. Kgs. Enghaves borgere var ikke i tvivl: Trafikken var det største problem.

Den Grønne Nerve

I Kvarterløftsekretariatet blev det besluttet at splitte arbejdet med trafikken op i to: En arbejdsgruppe (borgergruppe) skulle arbejde med de overordnede veje, en anden med de lokale. Sidstnævnte førte frem til et projekt, der kom til at hedde "Den Grønne Nerve". Projektet skulle binde de tre kvarterer, Barneboj, Frederiks-bolm og Musikbyen sammen; men det viste sig snart, at der ikke var penge til at udføre projektet. Situationen lige nu er den, at den første af de planlagte plads-renoveringer (i den afpillede helhedsplan) skal igangsættes inden udgangen af 2001, ellers mister vi de afsatte midler!

Rundkørsel

Kgs. Enghaves angiveligt største problem er trafikken på de overordnede veje. I de fire år, der er gået siden kvarterløftets start, kan vi konstatere, at der intet skete, absolut intet. Kommunen har ikke været interesseret i de løsningsforslag, der er udgået fra arbejdsgruppen, og er ikke selv kommet med idéer. Arbejdsgruppen har over for myndighederne bl.a. påpeget, at der på P. Knudsens Gade ligger både skole og børneinstitutioner, men vi har end ikke fået lov til at få et skilt op! I Krydset Sjalor Boulevard, Ellebjergvej, Borgmester Christiansens Gade og P. Knudsens Gade har arbejdsgruppen foreslået en rundkørsel for at få hastigheden nedsat. I Københavns Kommunes "Vej og Park" er man afvisende med den begrundelse at "rundkørsler er mere farlige for cyklister end de eksisterende signalreguleringer". Dette postulat har de ikke dokumenteret, trods gentagne opfordringer... vi venter stadig (som vi altid venter på Københavns Kommune!).

Miljøtrafikugen

Borgerne blev indbudt til at komme med forslag til miljøtrafikugen den 17. – 23. september i år. Vi stillede forslag om en forsøgsrundkørsel i benævnte kryds eller alternativt en indsnævring af P. Knudsens Gade. Vore ønsker blev igen affærdiget – det passede ikke ind i Bygge- og Teknikudvalgets planer.

Agenda-21 Trafikgruppe

De to trafikgrupper har nu omdannet sig til en Agenda-21 Trafikgruppe, som ikke er underlagt Kvarterløftet. Vi føler nemlig ikke, at sekretariatsbistand og politiske hensigtsklarerer har medvirket til at løse bydelens problemer, snarere er borgernes kræfter blevet stækket. Samtidig er Københavns Kommunes "Plan- og Udvikling" gået i gang med at lave en trafikhelhedsplan for Kgs. Enghave (med en bred beboersammensætning for at det ikke skal være løgn). Kan det politiske flertal i Bygge og Teknikudvalget mon nå at genskabe illusionen om demokrati og handlekraft, inden kommunevalget i november!?

Aktive beboere i Kgs. Enghave som er interesseret i at gøre en indsats, eller som vil støtte vores lovlige aktioner, kan kontakte Trafikgruppens kontaktperson Harry Ottesen. Journalister kan ved henvendelse få uddybet gruppens erfaringer med Københavns Kommune (gerne på TV).

Med venlig hilsen

Agenda-21 Trafikgruppen

Harry Ottesen, Jørn Jørgensen, Claus Andersen

(Agenda 21-trafikgruppen, 2001)

Læserbrevet viser tydeligt at de aktive i Agenda 21 gruppen er skuffede over de sene-ste års trafikplanlægningsforløb og at de nu selv ønsker, at gøre pressen og politikerne opmærksomme på kvarterets problemer.

På trods af, at Kvarterløftet efter cirka 5 år kun har resulteret i få konkrete trafikale forbedringer og at borgerne af den grund er skuffede, så kan der spores nogle forbedringer i den horisontale empowerment og sociale kapital opbygning. Borgerne er blevet mere opmærksomme på at "brokke sig", de har skrevet breve, kommunikeret med politikere og fået indsigt i muligheder og barrierer i forhold til en lokal trafikplanlægning i Kgs. Enghave.

At Agenda 21 gruppen et andet sted i Sydvest Folkeblad skriver at "Vi i Trafikgruppen vil ved lovlige aktioner gøre vores til, at politikere ikke glemmer de store trafikale problemer, der er i Kgs. Enghave." (Agenda 21-trafikgruppen, 2001) viser, at der trods alt stadig er en kampgejst der kan føres videre også efter Kvarterløftets ophør. Samtidig har Agenda 21 gruppen mulighed for

institutionel forankring også *vertikalt* i feltet, idet Agenda 21 strategien også føres på nationalt plan af Miljø- og Energiministeriet. Dette åbner mulighed for økonomisk tilførsel af ressourcer via forskellige puljer samt symbolsk opbakning i form af, at Agenda 21 strategien indskrives i diskursen om bæredygtighed. Agenda 21 gruppen har også mulighed for at udveksle erfaringer med andre Agenda 21 grupper indenfor eller udenfor Københavns Kommune og af denne vej opbygge horisontale netværksrelationer.

7.7 Fremtidige strategier

I efteråret 2001 blev det ved afstemning besluttet at lukke bydelsrådene i de fire køb-enhavnske bydele. For Kvarterløftet i Kgs. Enghave, som først skal afslutte ultimo 2003, medførte det en fornyet overvejelse om fremtidige strategier og mulige scenarier. Jeg skitserer i det følgende kort de forskellige overvejelser som bydelens aktører har gjort sig.

En varig platform

På det trafikpolitiske område opnåede bydelen efter fire år at få materialiseret nogle af ideerne i Kvarterplanen, herunder dele af Den Grønne Nerve. Bydelens aktive beboere og Kvarterløftets medarbejdere opfatter dog langt fra den trafik- og bypolitiske for-andringsproces i Kgs. Enghave som afsluttet. Spørgsmålet er, hvem som skal bringe ideer, viden og kompetencer fra godt 5 års kvarterløft videre.

På det trafikpolitiske område er der umiddelbart tre organiseringer som kan danne en platform for bydelens fremtidige forandringsstrategi:

- Følgegruppen for Trafikplanen: I forlængelse af Trafikplan-partnerskabet med Københavns Kommune, skal der nedsættes en følgegruppe som skal følge arbejdet med at implementere Trafikplanens elementer. Følgegruppen skal mødes en gang om året og er foreløbig planlagt til at bestå af tre borgere, en embedsmand fra Vej & Park og en kommunalpolitiker.
- Styregruppen for Kvarterløftet: Efter at Bydelsrådet blev nedlagt har bydelen lagt forskellige strategier for at videreføre kvarterløftarbejdet. Som et led heri bliver der nedsat en ny styregruppe for Kvarterløftet med deltagelse af borgere og andre centrale personer.
- Agenda 21 gruppen: Agenda 21 gruppen består af omkring 10-12 aktive beboere. Gruppen arbejder for en forandring af bydelens trafikforhold, uafhængigt af Kvarterløftet.

Dannelsen af en stabil platform for det fremtidige trafikpolitiske arbejde, afhænger blandt andet af hvor godt disse tre grupper koordinerer deres arbejde. Selvom Agenda 21 gruppen formelt arbejder uafhængigt af Kvarterløftet og lægger en mere oppositionel strategi, er der i praksis et godt samarbejde som også på længere sigt kan være produktivt.

Fra NIMBY til NIAB

Agenda 21 gruppen er på mange måder en interessant organisatorisk dannelse. Ved at indskrive sig i de betydningssammenhænge som gør sig gældende omkring strategier for bæredygtig udvikling, har Agenda 21 gruppen adgang til en lang række informationer, netværksdannelse og erfaringsopbygning. Via

møder med andre Agenda 21 grupper kan de opbygge en social kapital af både brobyggende og af mere lukket karakter.

Samtidig har Agenda 21 gruppen mulighed for at formulere sig ud over det rent lokale niveau og netop være talsmænd for en "Not in Anyones Backyard" strategi. Denne

breder formulering af kvarterets trafikproblemer kan styrke deres gennemslagskraft i offentlige og politiske sammenhænge – hvem vil ikke være frustreret over at ens barn har en skolevej der er trafikreguleret til 60 km/t?

Der tegner sig umiddelbart to strategier for det fremtidige arbejde: én der som Agenda 21 gruppen ønsker at satse direkte på kvarterets trafikproblemer og én der, som det lokale Kvarterløftsekretariat, ønsker at arbejde i et bredere perspektiv. Jeg uddyber sidstnævnte nedenfor.

Kompensations-modellen

En mulig strategi kunne også være at satse på at bydelen får ”noget igen” som kom-pensation for den trafikbelastning der er i kvarteret. Bydelen er igennem mange år blevet forfordelt, men:

”...Bydelsrådet har været med til at skærpe den politiske opmærksomhed på bydel-ens situation i Københavns Kommune, bele den dér situation med, at man er en bydel, som på en lang række områder ikke bare føler sig, men er blevet forfordelt, når der skulle bæres byrder og deles gaver ud i København som sådan.” (IP 18C).

Hvis den politiske opmærksomhed på bydelens situation kan udnyttes til at få tilført ressourcer til kvarteret, ønsker Kvarterløftets medarbejdere at satse på en pragmatisk strategi hvor det ikke kun er kvarterets trafikproblemer som sættes i fokus. Hvis kvar-teret fik nogle andre attraktive ressourcer, som for eksempel lækre gårdmiljøer, et grønt miljø og lignende, vil det kunne kompensere for nogle af bydelens trafikgener.

I denne forbindelse kunne man også forestille sig en mere overordnet trafikpolitisk strategi omkring et differentieret road-pricing system, hvor de penge som kommer ind ved bilkørslen i centrale byområder, går til renovering af trafikbelastede lokaliteter.

7.8 Sammenfatning

Jeg har i dette kapitel analyseret det lokale trafikpolitiske arbejde i Kgs. Enghave og dettes samspil med primært det kommunale niveau i det trafik- og bypolitisk felt.

Der eksisterer en række potentialer for empowerment. Selve organiseringen af kvar-terløft åbner, i stil med den kommunikative- og sociale mobiliseringsplanlægning, op for en bred inddragelse og mobilisering af de lokale aktører. I denne proces har Kvar-terløftets medarbejdere fungeret som det Friedmann kalder for radikale planlæggere og de kan, sammen med de lokale beboere, også karakteriseres som det Harvey kalder ”oprørske arkitekter”. De har alle været engageret i at tydeliggøre deres positioner i det trafik- og bypolitiske felt og i denne proces arbejdet for at få magt til at sætte deres præg på de logikker som rummet produceres efter.

De lokale aktørers ønsker for bydelens fremtidige udvikling er blevet indarbejdet i en trafikplan, som kan fungere som rettesnor for fremtidig byomdannelse i Kgs. Enghave. Planen er udarbejdet i et partnerskab med embedsmænd i Københavns Kommune, og er for så vidt forankret i det kommunale administrative niveau. Der har umiddelbart været flere problemer med at forpligte det kommunale *politiske niveau*, især hvad angår det som bydelens aktører betragter som det afgørende problem, nemlig bydel-ens

gennemkørende trafik. Trafikplanen behandler kun de trafikale problemer på de mindre veje i Kgs. Enghave, og er udtryk for en *indkapsling* af hvad trafikproblemerne i Kgs. Enghave består i. Selvom Kvarterløftet og trafikplanpartnerskabet indeholder et mægtiggørelsespotential, er der samtidig tale om en vis disciplinering i myndiggørelsesprocessen.

Hos de aktive beboere er der sket en bred bevidstgørelse omkring de politiske og administrative handlesammenhænge som den rumlige produktion af Kgs. Enghave indgår i. Det kan konkluderes at der generelt blandt de aktive, er sket en rumlig, politisk og identitetsmæssig empowerment som kan karakteriseres med Mayos begreb om *kritisk og pro-aktiv empowerment*. I processen er især beboernes sociale og kulturelle kapital øget, i form af en bred horisontal og vertikal netværksopbygning samt en omfattende forståelse for, og viden om, logikkerne i trafikpolitik og trafikplanlægning.

Empowermentprocessen er hos nogle aktører vendt til skuffelse eller stædighed. Stædigheden giver en vis politisk identitet, mens skuffelsen i højere grad afspejler en afmagt over ikke at kunne ændre på situationen. Barriererne for empowerment skyldes i høj grad at feltets doxa om biltrafikkens fremkommelighed præger de administrative og politiske systemer og skaber de strukturer, som den rumlige produktion i det trafik- og bypolitiske felt fungerer efter.

I forhold til netop trafikstrukturene og den økonomiske væksttanke som blandt andet ligger bag diskursen om fremkommelighed, er Kgs. Enghave lokaliseret et meget uheldigt sted, lige omkring to af hovedindfaldsvejene til København. De faktorer som i første omgang muliggjorde at føre en hovedindfaldsvej igennem Kgs. Enghave, er svære at påvise. Som jeg viste i forrige kapitel gjorde Vejdirektoratet opmærksom på at indførslen af Holbækmotorvejen ville skabe en række problemer for beboerne i Kgs. Enghave. Det er nærliggende at tro, at bydelen som et traditionelt arbejderkvarter allerede dengang, havde en politisk marginaliseret position og en lav symbolsk kapital, og at beslutningstagerne derfor kunne tillade sig at bidrage til at koncentrere endnu flere problemer i området.

Magtrelationerne i det trafik- og bypolitiske felt er forholdsvis stabile, men det lokale arbejde for forandring er stadig i gang, og det er ikke muligt at sige noget endegyldigt om magtrelationernes styrkeforhold. Det, som er så specielt ved kvarterløft er, at det centrale niveau – det statslige og kommunale sekretariat for kvarterløft – får succes, hvis de lokale aktører bliver inddraget i processen. Problemet er, at man fra central side ikke har vidst hvad de lokale ønsker ville bestå i. At de lokale borgere i Kgs. Enghave har lagt så megen vægt på trafikforholdene er kommet bag på mange, og har illustreret barriererne i forhold til hvor langt det er muligt at gå i en borgerinddragsproces.

På trods af flere eksempler på *magtens lokale kynisme*, hvor forholdsvis små detaljer udtrykker den lave kommunale og regionale prioritering af problemerne i Kgs. Enghave, så fremstår bydelen alt andet lige som styrket overfor både det administrative og politiske kommunale niveau. Dette skyldes blandt andet den velfærdsorienterede kvarterløftpolitiske strategi om at ressourcetsvage bykvarterer skal løftes. Denne del af bypolitikken spiller sammen med, og suppleres af, politikken for bæredygtighed, og udgør et potentiale for at styrke Kgs. Enghaves position i det trafik- og bypolitiske felt.

Sammenfatning af analysen

Sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår er tydelig i Kgs. Enghave. Som jeg har diskuteret, viser spørgeskema og interviewmateriale at der blandt bydelens aktører er en bredt funderet opfattelse af at den gennemkørende trafik

skaber problemer for de lokale levevilkår. Det drejer sig blandt andet om problemer med utryghed, støj, luft-forurening og bekymring i forbindelse med aktørernes mobilitet og dagligliv i kvarteret.

I forhold til min tidligere oversættelse af Allardts velfærdsdimensioner, er det både be-boernes behovstilfredsstillelse i forhold til deres obligatoriske mobilitet, deres mobilitet i forbindelse med familie og venner, men især deres mobilitetsmuligheder i forhold til frivillige udendørs aktiviteter og selvrealisering, som er påvirket af bydelens trafikforhold.

Min analyse af rum, magt og mobilitet i Kgs. Enghave, har vist hvor vigtig mobilitetens *lokale dimension* er. Mobilitet er konfliktfyldt og et vigtigt og magtfuldt element i dan-nelsen af rum. Der er et basalt ulige forhold i den rumlige produktion, hvor især bilister ofte dominerer over andre mere lokale mobilitetsformer, herunder gang og cykling.

I modsætning til så mange andre lokaliteter har Kgs. Enghave en rumlig koncentration af flere problemer. Udover de trafikale er der også de sociale og boligmæssige, som flere beboere regner for at være ligeså store problemer som de trafikale.

Jeg kan ikke svare entydigt på hvordan sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår danner baggrund for den lokale trafikpolitiske aktivitet. Det varierer fra person til per-son. Spørgeskemaets resultater viser at omkring 70% mener at trafikforholdene i by-delen er et problem og at 12% er aktive i trafikpolitiske spørgsmål. Samtidig viser spørgeskemaet at blandt de som ønsker at flytte, nævner kun 7% at kvarterets trafik-problemer er årsagen. Isoleret til de som bor i P. Knudsens Gade og som ønsker at flytte, er tallet 50%. At det generelt kun er 7% som nævner trafikforholdene som årsag, er bemærkelsesværdigt og interessant i forhold til forskning som ønsker at karakterisere trafikforholds rolle i bykvarterers segregationsprocesser. Det kan skyldes at trafikken sagtens kan betragtes som et problem, uden at man af den grund har ressourcer til at flytte, og at det blandt de som reelt flytter, er andre forhold som gør sig gældende.

Flytteprocenten i Kgs. Enghave er dobbelt så høj som i Københavns Kommune og flyt-teprocenten i P. Knudsens Gade er dobbelt så høj som i Borgmester Christiansens Gade og Haveforeningen Frederikshøj. Det forstærker billedet af, at Kgs. Enghave blot er et "område man kører igennem" og jeg har en *kvalificeret tese* om at trafikforhold-ene er medvirkende til den høje flytteprocent. En anden medvirkende årsag til den høje flytteprocent kan også være de sociale problemer i Kgs. Enghave, som også nævnes af spørgeskemaets respondenter.

Kvarterløftet har været medvirkende til at sætte fokus på kvarterets trafikproblemer og har fremmet en politisk stillingtagen til en sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår. Spørgsmålet er, om aktørernes interesser er blevet *afdækket* eller *skabt*, via Kvarterløftets fordring om lokal medindflydelse. Under alle omstændigheder har Kvarterløftet været med til at skabe lokal stedsidentitet og netværk blandt de beboere jeg har talt med.

Blandt mine interviewpersoner har der været både yngre og ældre, bilejere og ikke-bilejere, folk med og uden arbejde, pensionister, højtuddannede og personer uden uddannelse. Selvfølgelig er der en forskel i den måde som de har forholdt sig til sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår, men forskellene har ikke været mulige at typologisere.

Mange bliver trafikpolitisk aktive, fordi de har oplevet nogle konkrete gener fra trafik-ken. For eksempel er 17% af beboerne i P. Knudsens Gade trafikpolitisk aktive, mod kun henholdsvis 9% og 8% af beboerne i Borgmester Christiansens Gade og Havefor-eningen Frederikshøj. Dette hænger sandsynligvis sammen med at P. Knudsens Gade også er det langt mest trafikbelastede boligområde. Blandt mine interviewpersoner findes der dog også nogle som er engageret i trafikpolitikken, blot fordi de generelt kan lide at være politisk aktive.

I udgangspunktet rummer Kvarterløftet et potentiale for empowermentprocesser, og blandt mange af de aktive ér der sket en grundlæggende rumlig empowerment. Empowermentprocessen er initieret af den sociale og kulturelle kapitalopbygning som Kvarterløftet har været med til at sætte i gang. Flere af de aktive borgere udtrykker at der er sket en netværksopbygning og en kollektiv problemerkendelse på det horison-tale niveau. Samtidig har de oplevet hvordan feltets vertikale relationer ofte er proble-matiske og blokerende i forhold til trafikpolitiske ændringer.

Bydelens og Kvarterløftets arbejde med at "løfte" kvarteret trafikalt rykker ved de rela-tioner og positioner som eksisterer i det trafik- og bypolitiske felt og feltets relationer fungerer som en strukturerende ramme omkring den lokale praksis. Potentialer og bar-rierer for forandring og empowerment hos de enkelte lokale aktører, afhænger af hvilke erfaringer de hver især har gjort sig med det trafik- og bypolitiske felt.

I første omgang kæmpede bydelen for at få trafik integreret som et afgørende succes-kriterie for Kvarterløftet. I anden omgang oplevede de borgere der er engageret i kvarterets indre trafikforhold, forskellige skuffelser med blandt andet en kommunal forvaltningskultur præget af manglende helhedsorientering og fleksibilitet, samt en afgørende anden opfattelse af *tid* i forhold til udarbejdelse og implementering af trafikpolitikken. Borgerne engageret i den overordnede trafik oplevede de samme barrierer, kombineret med den vedvarende politik og norm om bilismens forrang, hvilket gav sig udslag i flere eksempler på trægheden og styrken i magtens relationer og detaljer.

Holdningerne blandt de aktive i Kgs. Enghave varierer blandt andet efter hvilke kon-krete projekter de har været engageret i samt deres politiske stillingtagen til henholds-vis lokale eller regionale problemer, og territoriale eller mere funktionelle problemer. Nogle aktører udtrykker en optimistisk holdning til planlægningsforløbet af kvarterets indre vejnet. Andre er stærkt forbeholdne overfor mulighederne for at man som borger kan ændre ved kvarterets fysiske udtryk og deres opfattelse af trafikpolitikken og de kommunale institutioners rolle præges heraf.

Efter 5 års kvarterløft står bydelen dog trods alt stærkere i det trafik- og bypolitiske felt. Blandt nogle af de aktive borgere i Kvarterløftet er der dannet konturerne af et varigt protestpotentiale og Agenda 21 gruppen er et tydeligt udtryk for en institutiona-liseret empowermentproces. Agenda 21 gruppen arbejder uafhængigt af Kvarterløftet og skaber sine egne relationer i det trafik- og bypolitiske felt.

Trafikplan-partnerskabet med Københavns Kommune har medført at bydelens trafik-politiske ønsker er blevet forankret i en langsigtet plan. Trafikplanen vil i bedste fald fungere som styringsredskab for politikere og kommunale embedsmænd fremover. Problemet med Trafikplanen er, at den ikke har fokus på de overordnede trafik-strukturer, som er en vigtig del af trafikproblemerne i Kgs. Enghave. Den daglige pendlertrafik der kører gennem kvarteret, og som

på de to største veje tilsammen udgør over 80.000 biler dagligt, er et alvorligt problem. Politisk er man klar over det problematiske i at samlokalisere boliger og store trafikårer, men man har også begrænset handlerum. Holbækmotorvejen kan ikke bare lukkes, P. Knudsens Gade ikke bare graves ned og det virker ikke logisk at rive boligerne langs P. Knudsens Gade ned, i en tid med boligmangel. På *den anden side* er situationen på P. Knudsens Gade uholdbar og har været det i over 25 år. Som en af respondenterne nævnte, vil den bedste og billigste løsning være, at erklære P. Knudsens Gade uegnet for beboelse og bygge boligerne et andet sted.

Konklusion og perspektivering

Handlesammenhængene omkring rum, magt og mobilitet, har stor betydning for den måde vi indretter vores samfund på.

Jeg valgte en lokal tilgang til analysen af rum, magt og mobilitet og fokuserede på *mobilitetens magtgeometri*. I stedet for at anskue mobilitet som udelukkende positivt, valgte jeg at analysere hvilke *bivirkninger* den øgede mobilitet, og især motoriseret trafik, kan skabe i et lokalområde. Dette ledte mig videre til at diskutere levevilkår og hermed sætte sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår ind i en socio-geografisk kontekst. Mit udgangspunkt i de *lokale* sammenhænge illustrerer min opfattelse af, at mobilitet og ”flow” ikke kun skal ses som et globalt fænomen, løsrevet fra lokale sammenhænge.

Som en kritisk og ekstrem case der kunne belyse de trafik- og bypolitiske problemstillinger om rum, magt og mobilitet, valgte jeg Kgs. Enghave. Det har givet rige muligheder for at drage spændende konklusioner. Kgs. Enghave er en ekstrem case fordi bydelen er belastet af gennemkørende trafik og i mange år har kæmpet for bedre trafikforhold. På denne baggrund har jeg måske fået *overbelyst* sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår. På den anden side har casens kritiske karakter, ikke gjort det muligt at modbevise en sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår. Tværtimod - casens kritiske karakter har givet mig mulighed for at konkludere, at der faktisk er en sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår. Casens paradigmatisk karakter udgøres af, at der er relativt få analyser af casens problemstilling og af, at min analyse åbner op for en række nye problemstillinger i spændingsfeltet mellem rum, magt og mobilitet.

De lokale forandringsprocesser i Kgs. Enghave analyserede jeg som en del af et bredere trafik- og bypolitisk felt og indfangede dermed de bredere horisontale og vertikale relationer som bydelens aktører og den lokale problematik er en del af.

Trafikforholdene i Kgs. Enghave skal ses i samspil med de andre sociale forhold i bydelen samt Kvarterløftet. Spørgsmålet er om trafikforholdenes problematiske karakter er blevet fremhævet ekstra meget i forbindelse med Kvarterløftet, fordi trafikforholdene er et tydeligt element i billedet af et bykvarter der fremtræder forholdsvis ressourcetsvagt målt på traditionelle statistiske parametre. Handlesammenhængene i det trafik- og bypolitiske felt kommer til udtryk i Kgs. Enghave på en unik måde blandt andet qua Bydelsrådet og Kvarterløftet. En interessant fremtidig øvelse vil derfor være at afprøve de resultater jeg har fundet, på et andet bykvarter, som i statistikkerne fremstår som mere velhavende og hvor der ikke er kvarterløft.

Jeg arbejdede ud fra følgende problemformulering:

Hvordan danner sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår baggrund for den trafikpolitiske aktivitet i Kgs. Enghave?

og

Hvilke potentialer og barrierer rummer det trafik- og bypolitiske felt for empowermentprocesser i Kgs. Enghave?

Jeg har besvaret problemformuleringen dels via en teoretisk diskussion af sammenhængen mellem rum, mobilitet og magt, herunder også en afklaring af levevilkårs-begrebet samt en diskussion af planlægningsrationalerne i kvarterløft; dels via en analyse af problematikkerne i Kgs. Enghave og relationerne i det trafik- og bypolitiske felt. I det følgende sammenfatter jeg resultaterne af analysen og til sidst udleder jeg på baggrund af mit phronetiske forskningsideal, nogle perspektiverende udsagn om rum, magt og mobilitet.

Om den teoretiske tilgang

Jeg har illustreret hvordan mobilitet også bør tænkes i forhold til dens bivirkninger, og især de *lokale* bivirkninger. Det er problematisk alene at tænke mobilitet som defineret via et ikke nærmere bestemt *flom*, der som en overdeterminerende struktur ikke har afsæt i konkrete mennesker og sammenhænge. Det er efter min mening *mere* interes-sant at se på de lokaliteter som mobiliteten ”strømmer” forbi – med Harveys ord, de *varigheder* som sætter sig fast. Her findes der en helt anden verden som ofte fungerer på præmisserne af den overordnede mobilitet, og hvor aktører, som også mit studie har vist, prøver at ændre på de sammenhænge som mobiliteten skabes igennem. Dette er *mobilitetens lokale dimension*. Mobilitetens lokale dimension indeholder ofte et ambivalent element. Hvad der er gode mobilitetsforhold for pendleren der dagligt kører gennem P. Knudsens Gade er ikke nødvendigvis gode mobilitetsforhold for den ældre beboer, som dagligt skal krydse P. Knudsens Gade.

Mobilitetens lokale dimension skabes af magtrelationerne mellem de aktører og positioner som har en interesse i at bestemme mobilitetsstrukturerne i samfundet. Bourdieus feltanalytiske metode er særlig anvendelig til at indfange dette komplekse net af vertikale og horisontale relationer som er på spil i dannelsen af handlesammen-hængene i trafik- og bypolitikken.

For at indfange mobilitetens lokale dimension har jeg understreget nødvendigheden af at inkludere det fysiske miljø og individens mobilitetsmuligheder i definitionen af leve-vilkår. Gode levevilkår indeholder en række ressourcer, såsom økonomisk, social- og kulturel kapital, samt social anerkendelse, handlekompetence og oplevelse af egen situation. *Gode levevilkår indeholder derfor også muligheden for tryk mobilitet og en glæde ved boligens umiddelbare fysiske omgivelser*. Jeg har i den forbindelse argu-menteret for at det ikke er reaktionært at beskæftige sig med ”det lokale”. Selv meget mobilt orienterede mennesker har behov for at færdes trygt der hvor barnet går i skole og hvor havefesten holdes.

Menneskers handlen indeholder en rumlig dimension, hvorfor vi alle er med til at pro-ducere det rum vi lever i. Samtidig er vores rumlige produktion præget af de allesteds-nærværende magtrelationer som vi indgår i. Det er Foucaults og

Bourdieu's fortjeneste at gøre opmærksom på disse utallige magt- og styrkeforhold i enhver social sammenhæng.

Som Harvey også diskuterer, skaber enhver rumlig produktion *varigheder* i form af blandt andet konkret og håndfast materialitet. Denne, ofte træge, materialitet sætter rammerne for efterfølgende rumlig produktion. Jeg har for eksempel vist hvordan det trafik- og bypolitiske felt indeholder en ufravigelig doxa om at biltrafik skal have gode rumlige betingelser. Feltets doxa kommer ofte til at dominere over andre rumlige produktioner og lokal mobilisering omkring strategier for territorial kontrol, er derfor ofte underlagt de dominerende territoriale strategier.

I en territorielt baseret planlægningssituation, rettet mod social mobilisering og/eller kommunikativ rationalitet, er det særlig vigtigt kontinuerligt at være opmærksom på de struktureringer og de magtrelationer som præger feltet. Jeg har derfor argumenteret for at spørgsmålet om kontrol over rummets produktion må være et kerneelement i by- og trafikpolitiske empowermentanalyser.

Empowermentbegrebet er anvendeligt i forhold til at indfange underprivilegerede gruppers kamp for større kontrol over ressourcer af betydning for deres levevilkår. Det er efter min mening vigtigt at understrege at empowerment er en *processuel* og *kontinuerlig* udvikling som ikke muliggør at individer afdækker deres interesser og opnår magt en gang for alle. Interessedannelse, territoriale strategier og empowerment skabes i en kontinuerlig kamp der hele tiden ændrer sine præmisser og konstitueres af de økonomiske og mobilitetsmæssige strukturer og prioriteringer i feltet.

Analysens resultater

Sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår som baggrund for den trafikpolitiske aktivitet i Kgs. Enghave

På baggrund af blandt andet resultaterne fra en spørgeskemaundersøgelse og fra kvalitative interview, har jeg analyseret hvordan sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår kommer til udtryk i Kgs. Enghave.

Sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår opleves forskelligt af de lokale aktører. Cirka 12% er trafikpolitisk aktive mens godt 70% angiver at de er generet af kvartets trafikforhold. Størstedelen af mit interviewmateriale stammer fra personer som har været trafikpolitisk aktive. Den store tilslutning til for eksempel trafikpolitiske borgermøder samt resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen viser dog at de aktive har funderet deres politik på et bredt og pragmatisk grundlag.

Kgs. Enghave er udtryk for det jeg med Harvey har kaldt en vækstorienteret politisk og planlægningsmæssig rumlig produktion, der igennem en årrække har givet den motoriserede trafik forrang frem for andre mobilitetsformer. Til daglig bidrager de mange biler i kvarteret til at reproducere "bilisternes rum". De lokale aktørers rumlige produktion og muligheder for territorial kontrol er domineret af bilisternes rumlige produktion og af de materielle trafik anlæg, der understøtter "bilisternes rum" og fremstår med Østerbergs ord, som en træg materialitet. Det er disse ulige forhold som de lokale aktører forsøger at ændre.

Hos nogle af aktørerne i Kgs. Enghave skaber de gennemkørende biler en afmægtig holdning til mulighederne for at ændre på præmisserne for rummets produktion. Det gælder især nogle af beboerne på P. Knudsens Gade, som har oplevet Kgs. Enghaves trafikale forfaldshistorie gennem omformningen af P. Knudsens Gade: fra at have for-haver ud til en rolig, lille træbeplantet vej, har de i dag tredobbelt lydisoleret vindue som end ikke åbnes om dagen på grund af den støj og forurening som over 35.000 dagligt forbi passerende biler skaber.

Andre aktører er begrænsede i deres udfoldelsesmuligheder fordi de føler utryghed ved at bevæge sig lokalt. For andre igen, for eksempel politiet og nyere tilkomne beboere, danner den historiske rumlige produktion af Kgs. Enghave, blot en baggrundsforståelse for deres nuværende trafikpolitiske engagement.

Den måde som de lokale aktører oplever sammenhængen mellem mobilitet og leve-vilkår afhænger af hvor de bor i kvarteret, det nærmiljø som de færdes i til daglig, samt mere bredt af deres ressourcer og deres position i det trafik- og bypolitiske felt.

Der er mange faktorer som spiller ind og danner en baggrund for beboernes trafik-politiske engagement. Oplevelsen af, at biltrafikken skaber nogle levevilkårsmæssige gener er en vigtig forklarende faktor. For eksempel er der flere trafikpolitisk aktive beboere i P. Knudsens Gade end i Borgmester Christiansens Gade og Haveforeningen Frederikshøj. Der er dog ikke nogen helt entydig sammenhæng mellem oplevelsen af gener fra biltrafikken og så trafikpolitisk aktivitet. Flere af de aktive aktører opnår en politisk identitet og bliver del af et socialt netværk, og disse to elementer kan også være medvirkende årsager til deres trafikpolitiske engagement.

De forskellige oplevelser af sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår kan opsummeres i følgende punkter:

Trafikstøj og trafikforurening bestemmer brugen af lejligheden og skaber irritation og stress.

Trafikstøj i gaderummet besværliggør samtale.

Trafik i høj fart skaber usikkerhed for fodgængere og cyklister og påvirker disses brug af byrummet.

Især børn og ældres mobilitetsmuligheder er domineret af biltrafikken. Det skyldes blandt andet en kort grøn tid for fodgængere i fodgængerfelterne og en skolevej med trafikregulering på 60 km/t.

Forældre er særlig bekymrede for deres børns sikkerhed og lægger derfor forskellige, ofte tidskrævende, strategier for børnenes mobilitet.

Afmagts-dimensionen: *Trægheden* i byrummets materielle udformning giver hos nogle personer en følelse af afmagt, vrede og frustration idet de oplever det som umuligt at ændre på trafik anlæggene og de daglige biltrafikkanter rutiner.

Mobiliserings-dimensionen: Hos andre aktører giver byrummets udformning anledning til kontinuerlig og tidskrævende kamp for en territorial kontrol og eksistensberettigelse. De ønsker at ændre på den rumlige dimension af de sociale og økonomiske ulighedsstrukturer i samfundet. Mobiliserings-dimensionen udspringer derfor af samme rumlige vilkår som afmagts-dimensionen, men indfanger den kontinuerlige og tidskrævende mobilisering omkring strategier for territorial kontrol.

Omvendt er der også en positiv sammenhæng mellem mobilitet og levevilkår i Kgs. Enghave. For eksempel ligger bydelen tæt på centrum af København, der er gode offentlige transportmuligheder og de grønne områder, herunder Valbyparken og Tippen er gode rekreative områder.

Potentialer og barrierer i det trafik- og bypolitiske felt for empowermentprocesser i Kgs. Enghave.

I udgangspunktet skaber kvarterløft som velfærdspolitik mange muligheder for lokale empowermentprocesser

Kvarterløft er en central by- og velfærdspolitisk strategi rettet mod at tilføre ressourcer til mere eller mindre naturligt territorielt afgrænsede byområder. Indsatsen bygger på de lokale ønsker og kræfter, og har en helhedsorienteret tilgang. Der åbnes op for at det lokale niveau kan ”gøre en forskel” og ændre på strukturer af betydning for de lokale levevilkår. Rollen for medarbejderne på det lokale Kvarterløftsekretariat er blandt andet at fungere som det Friedmann kalder ”radikale planlæggere”. På baggrund af de lokale ønsker, skal de koordinere planlægningsprocessen og mediere mellem de lokale borgere og de kommunale embedsmænd.

Kvarterløftets kommunikative planlægningsprincip giver sig blandt andet udslag i at der udarbejdes en kvarterplan som bygger på lokale kort- og langsigtede ønsker til kvarterets udvikling. I Kgs. Enghave var flere hundrede borgere aktive i processen med udarbejdelse af kvarterplanen.

I en vurdering af empowermentpotentialet i denne første planlægningsproces er det vigtigt at være opmærksom på, at selvom borgernes ønsker er blevet hørt og skrevet ned – helt i stil med den kommunikative planlægningspraksis – kan processen principielt blot karakteriseres ved det Mayo kalder borgerdeltagelse indenfor på forhånd fastsatte rammer. Kun en grundigere analyse kan vise i hvor høj grad processen er karakteriseret ved empowerment og om de trafikpolitisk aktive borgere har udviklet en bevidsthed omkring magtrelationerne i det trafik- og bypolitiske felt.

Vedtægelsen af kvarterplanen danner afsæt for en pro-aktiv kollektiv empowermentproces

Aktørerne i Kgs. Enghave formulerede at bydelens trafikproblemer var et vigtigt succeskriterie for Kvarterløftet. Hermed blev *trafikproblemer* pludselig en *bypolitisk problemstilling*. Dette er grunden til at jeg med udgangspunkt i de lokale forhold, konstruerede det trafik- og bypolitiske felt.

Sammentænkningen mellem trafik- og bypolitik viste sig at være problematisk. Køben-havns Kommunes politiske niveau ønskede ikke at støtte et trafikpolitisk arbejde for at begrænse bydelens gennemkørende biltrafik, men med visse ændringer lykkedes det at gøre trafik til en væsentlig del af Kvarterløftet. Da medarbejderne i det lokale Kvarterløftsekretariat reelt er kommunalt ansatte embedsmænd, blev kampen om at sætte bydelens trafikforhold på dagsordenen, faktisk en *intern kamp* i Kommunen, mellem det lokale og det kommunale Kvarterløftsekretariat på den ene side, og så Kommunens Vej & Park-afdeling og Bygge- og Teknikudvalg på den anden side.

De seje magtkampe – arbejdsgruppernes virke i Kvarterløftets midterfase

Arbejdsgruppernes mobilisering omkring øget kontrol over den rumlige produktion af Kgs. Enghave, har givet de lokale aktører mange erfaringer med potentialer og især barrierer for at fungere som det Harvey kalder ”oprørske arkitekter”. Den materielle udformning af Kgs. Enghave har været træg at ændre, hvilket blandt andet skyldes magtrelationerne i det trafik- og bypolitiske felt.

I forhold til bydelens indre trafiksystemer har man ønsket at skabe trygge rammer for de lokale mobilitetsmuligheder. For eksempel har man ønsket at anlægge cykelstier, forlænge grøn-tiden i fodgængerfelterne, nedsætte hastigheden for bilerne, samt for-skønne de indre gader via grøn beplantning. Disse ønsker har været indenfor hen-holdsvis Bydelsrådets og Kommunens råderum, og de aktive aktører betegner planlægningsprocessen omkring for eksempel Den Grønne Nerve som overvejende positiv og præget af et godt samarbejde mellem de relevante samarbejdspartnere. De problemer der har været, drejer sig blandt andet om det meget lange planlægningsforløb, samt det faktum at der ikke er penge til at effektuere hele planen.

Et af de forhold som skaber barrierer for varig rumlig empowerment er blandt andet det *lange tidsperspektiv* og de mange tekniske, politiske, administrative og til tider bureaukratiske barrierer. Disse er med til at forhale processen og blokere for de rumlige ændringer som de lokale aktører ud fra et helt andet tidsperspektiv, føler skal ske indenfor en *overskuelig* tidshorisont.

Med afsæt i Lefebvres teori, kan man forstå hvordan de kommunale planlægges abstrakte begrebsliggende produktion af rum er helt anderledes end beboernes rumlige produktion, der i højere grad består af et umiddelbart *levet* rum. Et meget konkret eksempel på denne forskel i rumlig praksis er, at bane-linien til Ørestaden i første omgang var planlagt til at gå i en lige linie gennem de eksisterende havefor-eninger, uden tanke for den dagligdag som udspillede sig der.

Arbejdet med at ændre på bydelens overordnede trafikstrukturer har især koncentreret sig om at begrænse trafikken på P. Knudsens Gade, hvilket har kollideret med de kom-munal- og regionalpolitiske prioriteringer og bevirket, at det administrative niveau i Københavns Kommune heller ikke har støttet arbejdet.

Potentialet for forandring i den overordnede trafik er derfor meget mindre end poten-tialet for at forandre bydelens indre trafik. På den anden side har de aktive beboere været utroligt vedholdende i deres indsats for at forbedre forholdene på P. Knudsens Gade. Igennem flere demonstrationer og utallige breve med opfordringer til bilisterne om at køre ud over Kalvebodbroen i stedet, har de aktive beboere *direkte* søgt at ændre på de træge trafikstrukturer, som rent faktisk udgøres af *dagligt handlende* mennesker.

De trafik- og bypolitiske forandringsprocesser i Kgs. Enghave viser, at der ér sket empowerment blandt nogle af bydelens aktører. Der er sket en bevidstgørelse om de magtstrukturer og relationer som er med til at producere rumligheden i Kgs. Enghave. På det *organisatoriske og bevidsthedsmæssige lokale og individuelle plan*, kan man derfor sige at forandringsprocessen er lykkedes. Der er sket det, jeg med inspiration fra Mayo kalder en *kritisk og pro-aktiv empowerment* og der er sket en forøgelse af kulturel og social kapital i form af videns- og netværksopbygning blandt kvarterets aktører.

Et af formålene med kvarterløft er netop at styrke de lokale netværk. Succesen for Kvarterløftet i Kgs. Enghave har på denne måde været båret frem af den centrale og dominerende problemstilling, som trafikforholdene udgør.

På det *politiske plan* er forandringsprocessen *kun delvist* lykkedes. På trods af, at de lokale aktører flere gange har været i direkte dialog med det politiske niveau i Køben-havns Kommune og at denne dialog har været styrket via det lokale Bydelsråds kontakt til Københavns Kommunes Borgerrepræsentation, har det været svært at gennemføre ændringer. Barriererne for at få materialiseret bydelens ønsker skyldes i høj grad de sejlivede trafikstrukturer og det trafik- og bypolitiske felts doxa om frem-kommelighed for biltrafik som drivkraft for økonomisk vækst.

⇒ *Konflikthåndtering og tilspidsning – Trafikplanen udarbejdes og Agenda 21 dannes*

For i det mindste at forankre bydelens trafikpolitiske ønsker i Københavns Kommunes *administrative niveau*, indgik Kvarterløftet i efteråret 2000, i et partnerskab med Vej & Park omkring udarbejdelsen af en decideret trafikplan. Fra politisk side var det på forhånd besluttet at planen ikke skulle tage stilling til en begrænsning af trafikken på P. Knudsens Gade.

I den positive udlægning åbner trafikplan-partnerskabet op for mægtig- og myndig-gørelsesprocesser. De lokale aktørers

stillingtagen, ønsker og forslag ligger nu i en færdig trafikplan der kan fungere som rettesnor for Københavns Kommunes fremtidige trafikplanarbejde. I den kritiske udlægning er Trafikplanen dog en manifestering af, at trafikproblemerne i Kgs. Enghave kun er et spørgsmål om bydelens indre trafik og *ikke* det basale spørgsmål om at have omfattende trafik kørende gennem bydelen. I et Foucaultsk perspektiv er hele trafikplan-processen udtryk for en disciplinering og en indkapsling af hvad der er det egentlige trafikpolitiske spørgsmål i Kgs. Enghave. Ifølge planen er det bydelens indre trafik, mens det ifølge de fleste beboere er bilernes forrang i kvarteret.

I erkendelsen af, at også trafikplan-partnerskabet var underlagt politiske begrænsning-er og en træghed i planlægningsprocessen, ønskede nogle af borgerne at føre en mere oppositionel strategi for forbedring af bydelens trafikforhold. I efteråret 2001 dannede de en lokal Agenda 21 gruppe, som i sig selv er udtryk for en institutionaliseret rumlig empowermentproces. Via horisontale relationer til andre Agenda 21 grupper og vertikale relationer til de nationale strategier for bæredygtig udvikling, har Agenda 21 gruppen adgang til kontinuerlig vidensopbygning og udvikling af social kapital. De får herved en bredere platform at arbejde på. Dannelsen af Agenda 21 gruppen er også udtryk for at de aktive aktører i Kgs. Enghave har været i stand til at gå fra en NIMBY (Not In My Backyard) til en NIAB (Not In Anybody's Backyard) generalisering og universalisering af problematikken om mobilitet og levevilkår.

Bydelens *fremtidige* forandringsarbejde afhænger blandt andet af hvor godt disse to grupper, henholdsvis den mere oppositionelle Agenda 21 gruppe og Kvarterløftets trafikplan-partnerskab med Københavns Kommune, arbejder sammen.

Afsluttende kan det konkluderes at konflikten omkring rum, magt og mobilitet har skabt en øget intersubjektiv *stedsidentitet*. I denne proces har de lokale aktører re-konstrueret kvarterets historie og genopfrisket kvarterets kollektive hukommelse. Stedsidentiteten er også dannet på baggrund af aktørernes viden om de vertikale og horisontale relationer i feltet, som er med til at sætte rammerne for bydelens rumlighed.

Sammenfatning

Jeg kan konkludere at de forskellige positioner i det trafik- og bypolitiske felt er i konflikt i forhold til problematikken omkring mobilitet og levevilkår. I Kgs. Enghave kommer det til udtryk ved at beboernes levevilkår og herunder mobilitetsmuligheder, er domineret af de præmisser som regionale trafikstrukturer sætter. Det skaber en række forskellige objektive og subjektive forringelser af levevilkårene hos de lokale aktører. Denne sammenhæng er en tydelig del af baggrunden for den lokale trafik-politiske aktivitet.

Kvarterløftet har været medvirkende til at det lokale trafikpolitiske engagement er blevet synliggjort overfor en bredere forvaltningsmæssig og politisk sammenhæng i Københavns Kommune. Selvom Kvarterløftet endnu ikke har

medført nogle større fysiske forandringer af trafikforholdene i Kgs. Enghave, er et vigtigt resultat af Kvarterløftet også de empowermentprocesser og den stedsidentitet som er blevet skabt blandt de lokale aktører. Der er sket en bred netværksopbygning blandt bydelens aktive beboergrupper. Igennem processen er der sket en bevidstgørelse, hvorved de lokale aktører kan gennemskue en lang række af de magtrelationer og relationer der præger det felt de er en del af.

Barriererne for empowerment og forandring af magtrelationerne i det trafik- og bypolitiske felt, udgøres blandt andet af de strukturer som feltets produktion af rum fungerer efter. Diskursen om fremkommelighed sætter sit præg på en lang række planlægningsmæssige og politiske netværk omkring tekniske og fysiske aspekter. Den socialt orienterede bypolitik arbejder på at mindske uligheder mellem bykvarterer, og det kommunale administrative niveau arbejder i denne forbindelse på at give det lokale niveau indflydelse. På trods af dette kan trafikstrukturens logik samt de helt forskellige tidsopfattelser hos henholdsvis kommune og borgere, ofte virke som barrierer for empowerment.

Perspektivering

I stil med mit phronetiske forskningsideal bringer jeg afslutningsvis de perspektiver og konklusioner som min analyse lægger op til. De følgende udsagn retter sig alle mod den praktiske planlægning og politikudvikling samt mod den forskning, som bevæger sig i spændingsfeltet mellem rum, magt og mobilitet.

- ***Mobilitetens bivirkninger er lokale!***
Mobilitet er ikke kun positivt *flow* – lokale sammenhænge påvirkes af den øgede mobilitet og de lokale mobilitetsmuligheder fungerer ofte på præmisserne af de regionale trafikstrukturer.
- ***Gode levevilkår er gode mobilitetsmuligheder – for alle!***
Ideen om fremkommelighed bør gælde alle mobilitetsformer – også de bløde trafikanters lokale mobilitet. Levevilkår skal ses i et rumligt perspektiv hvor det fysiske miljø danner en basal baggrund for individets oplevelse af mobilitet og velfærd. Det drejer sig om at have et princip for *retfærdig rumlig udvikling hvor alle har ret til at have en tryk og sikker mobilitet*. Spørgsmålet er filosofisk kompliceret og involverer blandt andet en uundgåelig konflikt i forhold til værdifastsættelsen af de forskellige mobilitetsformer. Diskussionen bør tages som et led i en forandring af handlesammenhængene omkring rum, magt og mobilitet.
- ***Den konfliktuelle, men refleksive mobilitet***
Sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår er en universel problemstilling som berører os alle. Et eller andet sted er vi alle potentielt utrygge i trafikken og *magtesløse* overfor den logik som skaber en stadig stigning i biltrafikken. Nogle samfundsgrupper har bedre mulighed for at afskærme sig fra utrygheden i en stor bil med air-bags. Problemet vil dog *ikke* løses ved at alle fik en sikker bil – der vil altid være mennesker som ikke er i stand til at køre bil, men som stadig bør have muligheden for sikker og tryk mobilitet. En større refleksivitet omkring hvilken mobilitetsmæssig situation vi ønsker, kan medføre en plus-sum situation hvor udendørs opholdsmuligheder og bløde trafikanters mobilitet opprioriteres.

- ***Konfliktuel mobilitet som en basal bypolitisk problemstilling***
Da mobilitet – både ens egne mobilitetsmuligheder og generne fra andres mobilitet - er en del af de lokale levevilkår, vil det også være naturligt at inddrage mobilitetsstrukturer som en integreret del i udviklingen af belastede bykvarterer. I den forbindelse er det vigtigt at være opmærksom på det trafik- og bypolitiske felts magtrelationer og de præmisser som den fysiske planlægning fungerer under. Magtens lokale kynisme og funktion i det skjulte, skaber ofte barrierer for forandring.
- ***Indikatorer som planlægningsredskab***
Indikatorer som indfanger sammenhængen mellem mobilitet og levevilkår vil være et vigtigt redskab for en bevidst og nuanceret politik- og planlægning. For eksempel kan fartgrænserne i skole- og boligområder sættes til højst 30 km/t, de eksisterende grænseværdier for støj kan overholdes og fodgængeres mobilitetsmuligheder opprioriteres, blandt andet i form af noget så enkelt som længere grøn-tid i fodgængerovergange.

Tidens tyranni

Den almindelige administrative forvaltnings- og planlægningspraksis rummer barrierer for empowerment fordi tiden og byrummet opleves og produceres helt forskelligt af henholdsvis embedsmænd og borgere. Hvad der hos embedsmænd betragtes som en naturlig tidshorisont på 10-20 år, er for borgerne en ofte uover-skuelig periode, hvilket ofte medfører skuffelse og frustration. Omvendt kan kvarterløft opleves som frustrerende for de kommunale embedsmænd, fordi de oplever at den fordrer en *hurtig og fleksibel* stillingtagen fra deres side.

- ***Det træge handlingsfelts uomgængelighed***
Rummets materialitet fremstår som en træg ramme omkring lokale forandrings-processer og påvirker forandringsprocessens tidsstrukturer, der ofte bliver *meget* langsigtede. For at øge lokal tilfredshed og empowerment kan der derfor i et kort-sigtet perspektiv arbejdes med mindre omfattende materiel forandring. Materialitetens træge karakter bevirker at for eksempel trafikstrukturer og vejanlæg ofte dominerer mindre magtfulde aktørers produktion af rum. Det er derfor en central bypolitisk problemstilling at forhindre at miljømæssige og herunder trafikale problemer, ikke koncentrerer på bestemte lokaliteter.
- ***Konfrontationens frugtbarhed***
Magt er produktiv og skabende, og en vellykket tackling af konflikter skaber læring. En bevidsthed om det trafik- og bypolitiske felts konfliktende positioner er nødvendig for at opnå varige resultater i løsningen af problemet med trafik i boligkvarterer.
- ***Mere magt til nuanceret og bevidst lokal og regional trafikplanlægning.***
Planlægning skal være *kontekstuel* og tage *lokale* levevilkår alvorligt. Det lokale niveau indeholder uvurderlig viden og indsigt i de lokale problematikker omkring mobilitet og levevilkår. Der er behov for at videreudvikle rutinerne omkring en kontinuerlig inddragelse af det lokale niveau i udformningen af trafikpolitik og trafikplanlægning.

At give mere magt til det lokale forudsætter, at der også er en *overordnet* viden om trafikstrukturene, som det lokale niveau kan spille sammen med.

Der er behov for at opdyrke en viden om de overordnede trafikstrømme der kan skabe baggrund for kvalificerede sammenhængende trafikpolitiske beslutninger.

- ***Lokal kompensation***

Biltrafikken bliver ved at stige og der vil uundgåeligt være nogle lokalsamfund som i særlig grad udsættes for biltrafikkens bivirkninger. Det er derfor vigtigt at diskutere, hvordan trafikbelastede byområder kan tilbydes kompensation i form af andre ressourcer, for eksempel grøn beplantning og lækre gårdmiljøer. Finansieringen til den lokale kompensation, kunne for eksempel ske via en simpel ordning hvor en del af indtægten fra benzin- eller kørselsafgifter øremærkes til trafikbelastede lokaliteter.

Referencer

- Adams, John (2000) "The social implications of hypermobility" in OECD *Environmentally Sustainable Transport, The economic and social implications of sustainable transportations*. [http://www.oalis.oecd.org/olis/1999doc.nsf/LinkTo/env-epoc-ppc-t\(99\)3-final-rev1](http://www.oalis.oecd.org/olis/1999doc.nsf/LinkTo/env-epoc-ppc-t(99)3-final-rev1).
- Agenda 21-trafikgruppen (2001) "Demokrati eller Narresut?" in *Sydvest Folkeblad*, August, nr. 6.
- Agger, Annika et al. (2000) *Borgerdeltagelse og –inddragelse i byomdannelsen*. SBI-Meddelelse 126. Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm.
- Arbejdernes Kooperative Byggeforening (1913) *Markedsføringsmateriale*. Privat udlånt, IP 5A/B.
- Albertsen, Niels (1993) "Byen, det sociale og retorikken. En retorisk rundtur i byens rum" in Christensen, Christa Lykke og Thau, Carsten *Omgang med tingene, Ti essays om tingenes tilstand*. Aarhus Universitetsforlag.
- Allardt, Erik (1975) *Att ha Att Älska Att Vara. Om välfärd i Norden*. Argos Förlag AB, Lund.
- Amundsen et al. (2000) *Fartgrænser i tettbygd strøk, Sammendrag*. Transportøkonomisk institutt, TØI rapport 471, Oslo.
- Andersen, Hans Skifter og Ærø, Thorkild (1997) *Det boligsociale Danmarkskort. Indikatorer på segregation og boligsociale problemer i kommunerne*. SBI-rapport 287. Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm.
- Andersen, Hans Skifter (1999) *Byudvalgets indsats 1993-98: Sammenfattende evaluering*. Statens Byggeforskningsinstitut. SBI-rapport: 320. Hørsholm.
- Andersen, John og Larsen, Jørgen Elm (1989) *Fattigdom i velfærdsstaten*. Licentiatafhandling, Københavns Universitet. Samfundslitteratur, København.
- Andersen, John (2002) "The politics of gambling and ambivalence: struggles over urban policy in Copenhagen" in *Geographische Zeitschrift*, Jg. 2002. *Forthcoming*.
- Andersen, John (2001) "Fra social klasse til social eksklusion" in Andersen, Jørgen Goul og Jensen, Per, H. (red.) *Marginalisering, integration og velfærd*. Aalborg Universitetsforlag.
- Andersen, John og Nordgaard, Trine (2002) *Kampen om rummet – om trafikpolitik og kvarterløft i Kgs. Engbave*. Research Paper no. 3/2002. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi. Roskilde University.
- Andersen, Maja Lundemark et al. (2000) *Empowerment på dansk*. Dafolo Forlag. Frederikshavn.
- Appleyard, Donald (1981) *Livable Streets*. University of California Press, Berkeley/Los Angeles/London.
- Bachrach, Peter og Baratz, Mortons (1962) "Two Faces of Power" in *The American Political Science Review*. The American Political Science Association. Vol. LVI, December, no. 4.
- Bang og Dyrberg, Henrik og Torben Beck (1997) "Det lokale som slagmark og eksperimentarium for demokratisk styring" in Gundelach, Peter et al. (red.) *Det lokale – decentral politik og forvaltning*. Institut for Politik, Økonomi og Forvaltning, Aalborg Universitet og Aalborg Universitetsforlag.

- Bauman, Zygmunt (1998) *Globalization: the human consequences*. Polity Press, Cambridge.
- Bekcmann, Jörg (2001) *Risky Mobility, The filtering of automobility's unintended consequences*.
Ph.D.-dissertation, Department of Sociology. University of Copenhagen.
- (1999) "Car Custodians, Reflexive Automobility under and in the eye(s) of FDM" in *Trafikdage i Aalborg*, <http://www.trg.dk/td/menu/p00ind.htm>.
- Bendtsen, Hans (2001) *Konference om støjens effekter*. Rejserapport 2001, Danmarks Transportforskning.
- Berge, Guro (1999) "Mobilitet og velferd. Analyse av ulike mobilitetssegmenter i befolkningen" in *Trafikdage i Aalborg* <http://www.trg.dk/td/menu/p00ind.htm>.
- Bjørnskau, Torkel (1999) "Trafikkens betydning for bomiljøet" Forprosjekt til forskningsprogrammet *Bolig og levekår* Transportøkonomisk Institut, Notatnr: 1149. Oslo.
- Bohn, Lars og Andersen, John (2002) *Levevilkår og trafikk i Kgs. Engbøve – resultater af en spørreskemaundersøgelse*. Research Paper no. 4/2002. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi. Roskilde University.
- Boligselskabernes Landsforening (2000) *Analysen af situationen på boligmarkedet*. Arbejdernes Erhvervsråd for Boligselskabernes Landsforening, København.
- Bonke, Jens (1997) *Levevilkår i Danmark*. Danmarks Statistik, Socialforskningsinstituttet, København.
- Bordum, Anders (2001) *Diskursetik og den positive selvreference*. Samfundslitteratur, København.
- Bourdieu, Pierre et al. (1999) *The Weight of the World. Social Suffering in Contemporary Society*. Polity Press. Cambridge & Oxford.
- (1996) "Et steds betydning" in Bourdieu, Pierre *Symbolisk Makt, Artikler i Udvalg*. Pax Forlag. Oslo.
- (1995) *Distinktionen: en sociologisk kritik af dommekraften*. Indledning ved Dag Østerberg. Det lille Forlag, Redaktion Filosofi. Frederiksberg.
- (1994a) "De tre former for teoretisk viden" in Callewaert, Staf et al. (red.) *Pierre Bourdieu, Centrale tekster inden for sociologi og kulturteori*. Akademisk Forlag. Denmark.
- (1994b) "Socialt rum og symbolsk magt" in Callewaert, Staf et al. (red.) *Pierre Bourdieu, Centrale tekster inden for sociologi og kulturteori*. Akademisk Forlag. Denmark.
- (1977) *Outline of a theory of practice* Cambridge University Press.
- Bourdieu, Pierre og Wacquant, Loïc J. D. (1992) *An Invitation to Reflexive Sociology*. The University of Chicago Press & Blackwell Publishers.
- Breton, Margot (1994) "On the Meaning of Empowerment and Empowerment-Oriented Social Work Practice" in *Social Work with Groups*. Vol. 17(3). Haworth Press.
- Bærenholdt, Jørgen Ole (2001) "Territorialitet, mobilitet og mestringsstrategier" in Simonsen, Kirsten (red.) *Praksis, rum og mobilitet. Socialgeografiske bidrag*. Roskilde Universitetsforlag.
- Bærenholdt, Jørgen Ole og Aarsæther, Nils (2001) "Coping Strategies, Social Capital and Space" *Forthcoming*.
- By- og Boligministeriet (1999) *Fremtidens by. Bypolitisk perspektiv- og handlingsplan*. By- og Boligministeriet. København.
- Byudvalget (2000) *Samarbejdsaftale mellem Københavns Kommune og Byudvalget om Kgs.*

- Engbave.*
(www.kvarterloeft.dk, Januar, 2001).
- Carstensen, Trine Agervig (2001) ”Børns transportvaner – trafikstrukturer og børns selvstændige mobilitet” in Lohmann-Hansen, Anker og Nielsen, Johan (red.) *Trafikdage på Aalborg Universitet.*
Transportrådet og Trafikforskningsgruppen, Aalborg Universitet.
- Castells, Manuel (1996) *The rise of the Network Society, The Information Age* Vol. 1. Blackwell Publishers, Massachusetts/Oxford.
- Christensen, Bolette M. (2000) *Fortællinger fra Indre Nørrebro. Solidaritet og handlekraft i det lokale.*
Jurist- og Økonomforbundets Forlag.
- Christens, Peter Falk (2001) *Sociale karakteristika hos trafikofre.* Notat 1, Dansk Transportforskning.
- Chouliaraki, Lilie og Fairclough, Norman (1999) *Discourse in late modernity.* Edinburgh University Press.
- COWI (2000) *Trafikvækstens Anatomi. Kvalitativ analyse af determinanter for persontrafikvækst.*
Vejdirektoratet, COWI.
- (1999) *Cykelhandlingsplan i Næstved. Stikord fra analyse af trafikvaner til og fra skole.* Henrik Grell. COWI.
- Dahl, Robert A. (1961) *Who Governs? Democracy and Power in an American City.* New Haven and London Yale University Press.
- Danermark, Berth et al. (1997) *Att förklara samhället.* Studentlitteratur, Lund.
- Danmarks Statistik (2001) *Særkørsel på tre boligområder i Kgs. Engbave.* Kode 258, 259, 260, 261.
- Donzelot, Jacques & Estèbe, Philippe (1998) ”Staten som igangsætter – et essay om bypolitik” in Greve, Anni (red.) *Sociologien om velfærd – gensyn med Émile Durkheim.* Roskilde Universitetsforlag.
- Durkheim, Émile (1982) *The Rules of Sociological Method and Selected Texts on Sociologi and its Method,*
With introduction by Steven Lukes. The Macmillan Press Ltd.
- Dybroe, Ole (2001) ”Motorvejenes epoke er forbi.” in *Information* 2001-06-02.
- Dyrberg, Torben Bech (2001) *Foucault's overarching concept of power as governmentality.* Research Paper
no. 9/01, Department of Social Sciences, Roskilde University.
- Engberg, Lars A. et al., (2000) *Konsensusstyring i kvarterløft. Kommunernes erfaringer med organiseringen af kvarterløft.* By og Byg Resultater 002. Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm.
- Esping Andersen, Gøsta (1990) *The Three worlds of Welfare Capitalism.* Cambridge, Polity.
- Fairclough, Norman (1998) *Discourse and Social Change.* Polity Press. UK.
- Falk, Jørn (200) ”Ferdinand Tönnies” in Andersen, Heine og Kaspersen, Lars Bo (red) *Klassisk og moderne samfundsteori.* Hans Reitzel, 2. reviderede udgave. København.
- Fischer, Jean (1998) ”Fællesskab, civilsamfund og velfærdsstat – en kommunitaristisk kritik af velfærdsstaten” in Greve, Anni (red.) *Sociologien om velfærd – gensyn med Émile Durkheim.*
Roskilde Universitetsforlag.
- Flyvbjerg, Bent (2001) *Making Social Science Matter: why social inquiry fails and how it*

- can succeed*
again. Cambridge University Press.
- (1991a) *Rationalitet og magt. Bind 1. Det konkrete videnskabelige. Akademisk Forlag A/S, København.*
 - (1991b) *Rationalitet og magt. Bind 2. Et case-baseret studie af planlægning, politik og modernitet.* Akademisk Forlag A/S. København.
- Flyvbjerg, Bent og Richardson, Tim (1998) *In search of the dark side of planning theory*. Planning Theory Conference. Oxford Brookes University. 2-4 April.
- Foucault, Michel (1986) "Of Other Spaces" in *Diacritics*. Spring, vol. 16, number 1. The John Hopkins University Press.
- (1984) "Space, Knowledge and Power" in Rabinow, Poul (ed.) *The Foucault Reader*. Pantheon Books, New York.
 - (1982) "The Subject and Power" in Dreyfus, Hubert L. & Rabinow, Poul *Michel Foucault Beyond Structuralism and Hermeneutics*. Harvester Wheatsheaf. The University of Chicago.
 - (1998) *The will to knowledge, The history of sexuality:1*. Penguin Books. Random House. Inc.
 - (1991) *Discipline and Punish, The birth of the prison*. Penguin Books. Alan Sheridan.
- Fowler, Bridgit (1996) "An Introduction to Pierre Bourdieu's 'Understanding'" in *Theory, Culture & Society*, Vol. 13(2), pp. 1-16. SAGE, London, Thousand oaks and New Delhi.
- Freire, Paulo (1974) *Pedagogy of the Oppressed*. The Seabury Press. New York.
- Friedmann, John (1992) *Empowerment. The politics of alternative development*. Blackwell, Oxford.
- (1987) *Planning in the public Domain. From Knowledge to Action*. Princeton University Press. New Jersey.
- Fritzell, Johan og Lundberg, Olle (2000) *Välfärd, ofärd och ojämlikhet*. Rapport från Kommittén
 Välfärdsbokslut, Statens offentliga utredningar, 41. Socialdepartementet, Stockholm.
- Gehl, Jan (1996) *Livet mellem busene: udeaktiviteter og udemiljøer*. 4. udg. Arkitektens Forlag. København.
- Greve, Anni (1998) "Velfærdsstatens sociologi – les corps intermédiaires" in Greve, Anni (red.) *Sociologien om velfærd – gensyn med Émile Durkheim*. Roskilde Universitetsforlag.
- Gudmundsson, Henrik (2000) *Arbejdsrapport vedr. Indikatorer for transport i forbindelse med strategi for bæredygtig udvikling*. Danmarks Miljøundersøgelser. Afdeling for Systemanalyse. 18.10.2000.
- Gundelach et al. (1997) "Det lokale – tendenser og temaer i decentral politik og forvaltning" in Gundelach, Peter et al. (red.) *Det lokale – decentral politik og forvaltning*. Institut for Politik, Økonomi og Forvaltning, Aalborg Universitet og Aalborg Universitetsforlag.
- Gaarmand, Arne (1996) *Magt og medløb. Om mabognibords-metoden og den korporative planlægning*. Arkitektens Forlag. København.
- Hansen, Erik Jørgen (1988) *Generationer og livsforløb i Danmark*. Hans Reitzels Forlag, Danmark.
- (1986) *Danskernes leveår – 1986 sammenholdt med 1976*. Hans Reitzels Forlag A/S, Danmark.
 - (1978) *Fordelingen af leveårene, Bind 1. Teori, metode og sammenfatning*, Socialforskningsinstituttet.

- Publikation 82. Teknisk Forlag København.
- Hartoft-Nielsen, Peter (2001) "Hvad betyder nye boligers og arbejdspladers lokalisering i bystrukturen for persontransporten?" in *Byplan*, 53. årgang, nr. 06, pp.234-243.
- Harvey, David (2000) *Spaces of Hope*. Edinburgh University Press.
- (1996) *Justice, Nature and the Geography of Difference*. Blackwell Publishers, Malden, USA & Oxford, UK.
 - (1997) "Penger, tid, rom og byen" in Aspen, Jonny og Pløger, John (red.) *På sporet af byen. Lesninger av senmoderne byliv*. Spartacus Forlag A/S, Oslo.
 - (1987) "Flexible Accumulation through Urbanization: Reflections on Post-Modernism in the American City" in *Antipode* vol. 19.
 - (1973) *Social Justice and the City*. Edward Arnold, London.
- Hastrup, Kirsten (1992) *Det antropologiske projekt – om forbløffelse*. Gyldendals Boghandel. Nordisk Forlag A.S. København.
- Henriksen, Jan Peter (1987) "Some perspectives on Scandinavian welfare research" in *Acta sociologica*. Vol. 30, nr. 3/4.
- Hillman, Mayer (ed.) (1993) *Children, Transport and the Quality of Life*. Policy Studies Institute. London.
- Hillman, Mayer et al. (1990) *One False Move... A Study of Children's Independent Mobility*. Policy Studies Institute, London.
- Hjorthol, Randi Johanne (1998) "Reurbanisation and its potential for the reduction of car use." In *Scandinavian Housing & Planning Research* 15. pp.211-226.
- Hovgesen, Henrik Harder og Hansen, Carsten Jahn (1997) "Statslige og kommunale mål/midler i trafik- og miljøplanlægning" in *Trafikdagene i Aalborg, 1997*. www.trg.dk/td/menu/p00ind.htm.
- Hulgaard, Lars (2001) "Social kapital, demokrati og velfærd: en diskussion af Robert Putnam's ensomme bowler" in *Social kritik* Årg. 13, nr. 75.
- Hvinden, Bjørn and Halvorsen, Rune Sander (1996) *Empowerment and Self-organisation. How to prevent a gap between ideals and practical achievements?* The Norwegian University of Science and Technology. Department of Sociology and Political Science.
- Højgaard, Ellen et al. (2001) "Fra usunde boliger til 7-11-fri områder" in *Byplan*, December, 53. årgang. no. 5. København. pp. 194-200.
- Illeris, Sven (2000) "Hvilken effekt har transportinfrastruktur på erhvervsudviklingen?" in *Geografisk Orientering*, 2000:6, 30. Årgang, Brenderup.
- IP 7 (2001) *Fotoserie i forbindelse med trafik- og skolepolitisk arbejde i Kgs. Enghave*. Udlånt privat.
- Jensen, Mette (2001) *Tendenser i tiden: en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Samfundslitteratur. Frederiksberg.
- Jespersen, Per Homann et al. (2001) *Trafikpolitik og trafikplanlægning i hovedstadsområdet*. Center for Transportforskning, RUC og Ingeniørforeningen i Danmark, IDA.
- Jessop, Bob (1998) "The rise of governance and the risks of failure: the case of economic development" in *International Social Science Journal*, 155/1998. Blackwell Publishers. UK & USA.
- Juul, Søren (1996) *Sårbarhedsskabende træk i det moderne samfund*. Socialforskningsinstituttet, Bind

- 96:8. København.
- Kjerkegaard, Else Marie (red.) (1976) *Levevilkår i Danmark. Statistisk oversigt*. Danmarks Statistik, København.
- Socialforskningsinstituttet. København.
- Kongens Enghave Bydel (2000) *Statusnotat 2000*. Kongens Enghave Bydel.
- (1999) *Statusnotat 1999*. Kongens Enghave Bydel.
- (1998a) *Kvarterløft i Kongens Enghave, Kvarterplan 1998*. Kongens Enghave Bydel.
- (1998b) *Spørgeskemaundersøgelse*. Kongens Enghave Bydel.
- Kraks Kort over København og Omegn (2001) Kraks Forlag A/S.
- Krawack, Susanne (1999) "Transporten - vanskelig at styre" in *AKF-nyt*. 1999, nr. 3. AKF Forlaget.
- Kvale, Steiner (1997) *InterView*. Hans Reitzels Forlag, København.
- Københavns bydele (2000) *TAL fra Københavns Kommune*, Statistisk Kontor. TAL nr. 3, December.
- (1996) *TAL fra Københavns Kommune*, Statistisk Kontor. TAL nr. 3.
- (1992) *TAL fra Københavns Kommune*, Statistisk Kontor. TAL nr. 5.
- Københavns Kommune (2000) *Statistisk tiårsoversigt 2000*. Statistisk Kontor.
- Københavns Statistiske Årbog (2001) *Tabel A 1.9 80* årgang. København.
- Larsen, Jacob Norvig (2001) *Borgerdeltagelse i Kvarterløft*. By og Byg Dokumentation 008. Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm.
- Larsen, Lars Ellebjerg (2000) *Støj fra Vejtrafik*. Upubliceret oplæg. Danmarks Transportforskning.
- Lefebvre (1991) *The production of Space*. Blackwell, Oxford, UK & Cambridge, USA.
- Leonardsen, Lykke (2001) *Demonstration på P. Knudsens Gade i Kgs. Enghave*. Fotografi den 21. september, 2001.
- Lukes, Steven (1974) *Power: A radical View*. Studies in Sociology. Macmillan. London.
- (1977) "The New Democracy" in *Essays in Social Theory*. Macmillan. London.
- Lyager, Poul (1996) *Ti år med en generalplanskitse 1958-1968*. Dansk Byplanlaboratorium. Byplanhistoriske Noter nr. 33. København.
- Magelund, Lykke (1992a) *Børn og trafik: Hovedrapport*. Institut for Veje, Trafik og Byplan, Danmarks Tekniske Højskole, Rapport:65. Lundtofte.
- (1992b) *Børn og trafik: Baggrundsrapport*. Institut for Veje, Trafik og Byplan, Danmarks Tekniske Højskole, Rapport: 66. Lundtofte.
- Maloney, William A., Smith, Graham and Stoker, Gerry (1999) *Social Capital and Urban Governance: A contextualized Approach*. Aberdeen Studies in Politics. No. 3. Department of Politics and International Relations, University of Aberdeen.
- Massey, Doreen (1997) "En global stedsfølelse" in Aspen, Jonny & Pløger, John (red.) *På Sporet af Byen*. *Lesninger av senmoderne byliv*. Spartacus Forlag A/S, Oslo, Norge.
- Mathiesen, Anders (2001) *Socialevidenskabelige feltanalyser*. Upubliceret paper. Videreudvikling af paper til *Dansk Sociologkongres, 2000*. www.sociologi.dk.
- Mayo, Marjorie (August 2000) "Exclusion, Inclusion and Empowerment. Community empowerment? Reflecting upon the lessons of strategies to promote empowerment".

Upubliceret arbejdsrapport.

Mayo, Marjorie and Graig, Gary (1995) "Community Participation and Empowerment: The Human Face of

Structural Adjustment or Tools for Democratic Transformation?" in Graig, Gary and Mayo, Marjorie *Community Empowerment. A Reader in Participation and Development*. ZED Books. London, New Jersey.

McClenaghan, Pauline (2001) "Social Capital: Exploring the Theoretical Foundations of Community Development Education" in *British Educational Research Journal*, Vol. 27, No.1. *Forthcoming*.

Mikkelsen, Mette Dam (2001) *ABC - Alle Børn Cykler*. Resultater fra en spørgeskemaundersøgelse i foråret

2000. Dansk Cyklist Forbund.

Miljø- og Energiministeriet (1996) *Borgerinddragelse i kommunernes arbejde med trafik- og miljøhandleplaner*. Miljø- og Energiministeriet, 1996:11.

- (1999) *Natur- og Miljøpolitisk Redegørelse*. Miljø- og Energiministeriet.

Moos, Ulrick (2000) *Lokal Agenda 21- Dansk Status ved årsskiftet 1998-99*. Miljø- og Energiministeriet.

Munk, Anders (1998) *Forfalds- og fornyelsesprocesser i ældre bykvarterer: en undersøgelse af ni københavnske boligkvarterer*. Statens Byggeforskningsinstitut. Rapport 305. Hørsholm.

Munk, Asger (1999) "2 1/2 år med Kvarterløft: - hvad har vi lært?" in *Samfundsøkonomen*, nr. 7, pp. 39-45.

Nordgaard, Trine og Kock-Nielsen, Inger (2001) *Access to housing*. Danish National Report, FEANTSA,

European Observatory on Homelessness.

Nordgaard, Trine (2001) *Høringsvar til Debatoplæg om Indikatorsæt til Danmarks Strategi for bæredygtig*

udvikling. Udvikling med omtanke - fælles ansvar.

Nyt fra Danmarks Statistik (2001) *Miljø og Energi, Trafik og miljø* nr. 500, 28. November.

Nærpolitiet (2000) *Notits vedrørende vedlagte notat fra vpk. Svend Jespersen, Sydhavnens Politivagt*.

Københavns Politi, Station 5, 9. august.

Næss, Siri (1976) "Livskvalitet som målsetting for velferdsforskningen" in *Tidskrift for samfunnsforskning*

bd. 17, pp. 335-344.

Nørholm, Morten (1994) "Det dobbelte brud" in Callewart, Staf et al. *Pierre Bourdieu, Centrale tekster*

inden for sociologi og kulturteori. Akademisk Forlag. København.

O'Brien, Margaret (2000) "Children's independent spatial mobility in the urban public realm" in *Childhood*,

Vol. 7, no. 3, pp. 257-277.

Oldrup, Helene Hjorth (2000) "Mod en sociologisk forskning i transportadfærd" in *Danske Sociologi*, nr. 1/11

årg. April.

Orientering fra Københavns Kommune (2000) *Bilbestanden i København*. Statistisk Kontor, nr. 25.

Overordnet trafik (1998) *Demonstration P. Knudsens Gade 15. maj, 1998*. Sang på melodien "Den glade

vandrer". Overordnet trafik/kvarterløft Kgs. Enghave.

Peet, Richard (1998) *Modern geographical thought* Blackwell Publishers Oxford, UK & Malden, USA.

Pedersen, Kirsten Branshold og Land, Birgit (2001) "Den kvalitative forskningsproces" in *Kvalitativ metode -*

fra metateori til markarbejde. Roskilde Universitetsforlag.

- Plandirektoratet (1986) *Københavns Kommuneplanforslag. Bydelspjæce, Kongens Enghave*. Plandirektoratet, Rådhuset.
- Pløger, John (1999) ””Det lokale” som grundlag for bypolitikken – en illusion?” in *Samfundsøkonomen*. nr. 7, pp. 32-38.
- Porter, Michael E. (1998) ”The competitive Advantage of the Inner City” in Porter, Michael E. *On Competition*. Harvard Business Review.
- Prahl, Arne og Olsen, Claus B. (1997) *Lokalsamfundet som samarbejdspartner: sammenhænge mellem decentralisering og lokalsamfundsudvikling i de nordiske lande*. Nordisk Ministerråd, Nordisk Råd, Nord: 1997:2. København.
- Rasmussen, Steen Eiler (1951) *Københavnsegnens planlægning. Status 1950*. Udvalget til planlægning af Københavnsegnen. Ejnar Munksgaard. København.**
- (1994) *København. Et bysamfunds særpræg og udvikling gennem tiderne*. GEC Gads Forlag 1994. 2. udgave. Viborg.
- Reddersen, Jacob (1993) *Forvaltning af et bykvarter i forandring. En analyse af Kongens Enghave i Københavns Sydvest-kvarter*. Ph.D.-afhandling. SBI-Byplanlægning 67. Statens Byggeforskningsinstitut. Hørsholm.**
- Regeringen (Juni 2001) *Udvikling med omtanke – fælles ansvar. Danmarks Nationale Strategi for bæredygtig udvikling*. Miljøstyrelsen, Udviklings- og Datakontoret.
- (April 2001) *Debatoplæg om Indikatorsæt til Danmarks Strategi for bæredygtig udvikling. Udvikling med omtanke – fælles ansvar*. Miljøstyrelsen, Udviklings- og Datakontoret.
- Sand Bloch, Karsten (1997) ”Social økonomiske konsekvenser af trafikstøj, en undersøgelse baseret på digitale støjkortlægninger og samkøring med BBR- og CPR-registret”. TetraPlan ApS.
- Sayer, Andrew (2000) *Realism and Social Science*. SAGE Publications, London, Thousand Oaks, New Delhi.
- (1997) ”Essentialism, social constructionism, and beyond” in *The Sociological Review*, Volume 45, no. 3, August. Keele University.
- Shested, Karina og Hansen, Knud Erik (1999) ”Udviklingen i planlægningens karakter - fra mål og midler til organisering og demokrati” in Kristensen, Hans (red.) *Bypolitik, Kvarterløft og Velfærd, en antologi*. SBI-rapport 312. Statens Byggeforskningsinstitut, Hørsholm.
- Shested, Karina (2001) *Investigating urban governance - from the perspectives of policy networks, democracy and planning*. Research Paper no. 01/2001. Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi. Roskilde University.
- Simonsen, Kirsten (1999) ”Rum som social kategori” in *GRUS*, nr. 58, pp. 5-21 Aalborg Universitet.**
- (1996) ”What kind of space in what kind of social theory?” in *Progress in Human Geography* 20, 4. pp. 494-512.
- (1993) *Byteori og hverdagspraksis*. Akademisk Forlag. Denmark.
- Smed, Vagn (2001) ”Trafikulykker på strækningen Ellebjergvej - P. Knudsens Gade” in *Sydvest Folkeblad*, december nr. 10. pp. 14-15.
- Stadsingeniørens Direktorat (1964) *København, Skitse til en generalplan*. Stadsingeniørens Direktorat.**
- Statistisk Tiårsoversigt (2000) *Sociale forhold og Sundhed*. Danmarks Statistik.**

- Statistisk Årbog (1991) *Table 56*. Danmarks Statistik.
- (1998) *Table 60*. Danmarks Statistik.
 - (1999) *Table 59*. Danmarks Statistik.
 - (2000) *Table 49; Table 223*. Danmarks Statistik.
- Stoker, Gerry (1998) "Governance as theory: five propositions" in *ISSJ 155/1998*. UNESCO. Blackwell Publisher.
- Sørensen, Hedegaard Claus (2001) *Kan Trafikministeriet klare miljøet? - om integration af miljøsyn i trafikpolitik og institutionelle potentialer og barrierer*. Ph.D. afhandling. Institut for miljø, teknologi og samfund. Roskilde universitetscenter.
- Thomsen, Jens Peter Frølund (2000) *Magt og indflydelse*. Magtudredningen. Institut for Statskundskab, Aarhus Universitet.
- Thomsen, Thyra (2001) *Persontransportens betydning for individet i et identitetsperspektiv - med fokus på transportmiddelvalg*. Ph.D.afhandling. Institut for Markedsøkonomi/Center for Samfundsvidenskabelig Miljøforskning Handelshøjskolen i Århus.
- Tonboe, Jens (1993) *Rummets sociologi*. Akademisk Forlag A/S. Denmark.
- Topografisk Atlas (1995) *Danmark 1:100 000*. 4. udgave. Kort og Matrikelstyrelsen.
- Trafikministeriet (1993) *Trafik 2005. Problemstillinger, mål og strategi*. Trafikministeriet.
- Transportrådet (1993) *Dansk Transportpolitik - en oversigt*. Rapport 93-01. Transportrådet.
- (2000) *Billos i bilsamfundet*. Rapport 00-03. Transportrådet.
- Urry, John (2000) *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. Routledge, London.
- Vej & Park (2000) *Registrerede trafikale forhold. Kongens Enghave*. Københavns Kommune, Vej & Park. Plan og Udvikling.
- (2001a) *Trafikplan for Kongens Enghave. Mål og strategier*. Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen.
 - (2001b) *Ophysninger om antal skader i trafikken i Kgs. Enghave*. Upubliceret notat, 13. november.
 - (9. juli, 2001) *Referat fra 12. trafikmøde*. Mandag den 9. juli hos Politiet. Vej & Park, Trafikkontoret.
- Vejdirektoratet (2000) *Trafikal og samfundsøkonomisk vurdering af motorvejsprojekter i hovedstadsområdet*. Notat 82.
- (1974) *Holbækmotorvejens indføring i København*. Vejdirektoratet.
 - (1973) *Motorveje i Københavns Sydvestegn*. Vejdirektoratet.
- Værø, Henrik (1993) *Byers trafikmiljø: lokal kortlægning af miljøeffekter*. Ph.D. afhandling. Institut for Veje, Trafik og Byplan, Rapport 71. Danmarks Tekniske Højskole, Lyngby.
- Wacquant, Lööc J. D. (1993) "From Ruling Class to Field of Power: An Interview with Pierre Bourdieu on La noblesse d'Etat" in *Theory Culture & Society*. Volume 10, Number 3. SAGE.
- Whitelegg, John (1997) *Critical Mass, Transport, Environment and Society in the Twenty-first Century*. Pluto Press, London and Chicago, Illinois.
- Woolcock Michael (1998) "Social capital and economic development: Toward a theoretical synthesis and policy framework" in *Theory and Society* 27:151-208. Kluwer Academic Publishers.
- Worm, Kirsten et al. (1984) *Metoder til levevilkårsplanlægning med eksempler fra amter og kommuner*. Miljøministeriet, Planstyrelsen. København.
- www.baeredygtigtrafik.dk (2001).
- www.enghavetrafik.dk (2001).

www.fdm.dk (2001).
www.kvarterloeft.dk (2001).
www.mariagerfjordnet.dk (2001) *Børns transport til skole* 07.02.2001. Presse og nyhedsstof fra Grønne Guider & Netværk Mariager Fjord.
www.mem.dk (2001) *Miljø- og Energiministeriet, FAQ*.
<http://www.mem.dk/butik/hovedsider/sporgsmaalogsvar/Svar/trafikmiljoe.htm>. September, 2001.
www.mst.dk (2001) *Regeringens Strategi for Bæredygtig Udvikling*. Miljøstyrelsen.
<http://www.mst.dk/tvaer/07000000.htm>. November, 2001.
www.noah.dk (2001).
www.sbi.dk (2001).
www.sv-folkeblad.dk (2001a) *Kort over sydhavnen*, Sydvest Folkeblad Billedarkiv.
- (2001b) "Trafik er jo også udtryk for, at der er liv" in *Sydvest Folkeblad*, 1998, nr. 10.
- (2001c) "Trafikken skal væk fra P. Knudsensgade" in *Sydvest Folkeblad*, Januar, 1999, nr. 1.
- (2001d) "Det er ikke nok at "Frost"-sikre skolevejen" in *Sydvest Folkeblad* Juli, 1994, nr. 6.
www.trm.dk (2001) Februar 2001.
Østerberg, Dag (1971) *Makt og materiell og andre politiske innlegg*. Pax Forlag A/S Oslo.
- (1998) *Arkitektur og sosiologi i Oslo, en sosio-materiell fortolkning*. Pax Forlag A/S Oslo.
Aarsæther, Nils (1997) "Globalisering og utvikling av lokalsamfunn" in Gundelach et al. (red.) *Det lokale, Decentral politik og forvaltning*. Institut for Politik, Økonomi og Forvaltning, Aalborg Universitet og Aalborg Universitetsforlag.

Formaliseret deltagerobservation

Nr.	Aktivitet	Dato
• A 1	Et forberedende møde til udarbejdelsen af trafikplanen og forløbet af trafikplan-partnerskabet mellem bydelen og Vej & Park.	19. september, 2000.
• A 2	Indledende interview med det lokale Kvarterløftsekretariat.	20. September, 2000.
• A 3	To weekend-seminarer hvor bydelens trafikproblemer og mulige løsninger på disse blev diskuteret. Et led i trafikplan-partnerskabet mellem bydelen og Vej & Park.	23.-24. september og 7.-8. oktober, 2000.
• A 4	Møde om trafikplan-partnerskabet i Kgs. Enghave.	21. februar, 2001.
• A 5	"En dag i Kgs. Enghave." Studerende fra basisuddannelsen på RUC foretog feltarbejde i Kgs. Enghave, herunder interview med forbi passerende og repræsentanter fra foreninger og institutioner i bydelen.	5. marts, 2001.
• A 6	Midtvejsmøde om trafikplan, med deltagelse af embedsmænd, borgere og medarbejdere på Kvarterløftsekretariatet i Kgs. Enghave.	29. marts, 2001.
• A 7	Møde der forberedte et borgermøde i bydelen. Med deltagelse af borgerne og embedsmændene fra trafikplan-partnerskabet.	15. maj, 2001.
• A 8	Borgermøde i Kgs. Enghave om trafikplanen.	29. maj, 2001.
• A 9	Demonstration arrangeret af Agenda 21-gruppen.	21. september, 2001.
• A 10	Evalueringsmøde på trafikplan-partnerskabet.	13. december, 2001.
• A 11	Fyraftensmøde i bydelen med temaet "Hvordan påvirker trafikken vores hverdag?"	9. januar, 2002.

Interview

IP-nr.	Karakteristika
<i>Egne udførte interview</i>	
• IP 1	Kvinde. Midaldrende. Bor i Haveforeningerne. Boet i kvarteret i over 25 år. Formand for Gade og Vej Udvalget i Bydelsrådet i Kgs. Enghave. Bilejer.
• IP 2A & 2B	Ægtepar. Pensionister. Bor i P. Knudsens Gade. Boet i kvarteret altid. Trafikpolitisk aktive. Ingen bil.
• IP 3	Ansæt som embedsmand på Gade- og Vej-området i bydelsadministrationen.
• IP 4	Mand. Yngre. Bor på Haydensvej. Boet i kvarteret i over 5 år. Trafikpolitisk aktiv. Bilejer.
• IP 5A & 5B	Ægtepar. Midaldrende. Bor i P. Knudsens Gade. Boet i kvarteret i over 30 år. Trafikpolitisk aktive. Cyklister. Ingen bil.
• IP 6	Ledende medarbejder på nærpolitistationen.
• IP 7	Mand. Midaldrende. Bor i Haveforeningerne. Ikke aktiv i kvarterloftsammenhæng. Ingen bil.
• IP 8	Mand. Pensionist. Boet i kvarteret i over 50 år. Aktiv i ældre-rådet. Tidligere bilejer.
• IP 9	Embedsmand i Københavns Kommune. Trafikkontoret.
• IP 10	Ledende person i Valby Politi.
• IP 11	Mand. Midaldrende. Bor i Musikbyen. Boet i kvarteret i over 5 år. Trafikpolitisk aktiv. Bilejer.
<i>Interview udført af Lars Bohm</i>	
• IP 12	Kvinde. Midaldrende. Bor i Musikbyen. Trafikpolitisk aktiv. Ingen bil.
• IP 13	Mand. Midaldrende. Bor i Musikbyen. Trafikpolitisk aktiv. Ingen bil.
• IP 14	Mand. Midaldrende. Næstformand i Bydelsrådet for Kgs. Enghave.
• IP 15	Mand. Pensioneret. Lokalpolitiker. Tidligere bilejer.
• IP 16	Redaktør på Sydvest Folkeblad. Ikke bilejer. Midaldrende. Trafikpolitisk aktiv.
• IP 17	4 forskellige forældre om deres børns mobilitet.
<i>Interview udført af Anne-Marie Tyroll Beck</i>	
• IP 18A, B, C & D	Fokusgruppeinterview med embedsmænd fra Københavns Kommunes Forvaltninger, herunder Kvarterløftsekretariatet samt repræsentanter for Kvarterløftsekretariatet og Bydelsrådet i Kgs. Enghave.
• IP 19	Kvinde. Formand for Gade og Vej Udvalget i Bydelsrådet i Kgs. Enghave. Beboer i haveforeningerne. Boet i kvarteret i 25 år. Midaldrende. Bilejer.
• IP 20	Redaktør på Sydvest Folkeblad. Ikke bilejer. Midaldrende. Trafikpolitisk aktiv.

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 Unspeakable:
American Postmodernism as an Academic Trail of the 1990s.

Research Paper no. 6/99

Susana Borrás
The Cognitive Turn(s) in EU Studies