



# RESEARCH PAPERS

from the Department of Social Sciences

*Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi*

**Research Paper no. 6/01**

**Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Eng-  
have - by, beboere og trafik**

**Lars Bohn og John Andersen**

**Roskilde University, Denmark**

**Research Paper no. 6/01**

**Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Eng-  
have – by, beboere og trafik**

**Lars Bohn og John Andersen**

**Roskilde University, Denmark**

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

**Working paper series**

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

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

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

**Please note that:**

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

© The author(s)

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

ISSN 1399-1396

## Abstract

Until today, little attention has been given to the connection between traffic annoyances and welfare. This paper is part of a Danish research project, which seeks to set of new research within this field.

The project has Kgs. Enghave as case. Kgs. Enghave is a local area situated about 5 Km from the centre of Copenhagen. It is an area build between and just after the word wars. It was an area of high quality houses build by the cooperation, which was part of the social democratic labour movement.

When the welfare boom of the sixties began, the area started to change. The growth in private motoring meant new roads and a tremendous growth in traffic in and out of the municipality of Copenhagen. At the same time, workers began to make more money, and they started to move away from the small flats in the city. Today, Kgs. Enghave is an area with a high proportion of low-income families and low car ownership. At the same time it is one of the most [trafikplagede] areas of Copenhagen due to the fact, that two of the 4 biggest [indfaldsveje] goes through the rather small area of Kgs. Enghave.

Today, Kgs. Enghave is subject to an urban redevelopment programme, the so called "Kvarterløft". Kvarterløft is a new strategy for redevelopment, that at the same time takes into account the totality of the problems of an area and engages the local population in defining the problems and finding the solutions. In this process, social problems, low housing standard and traffic was defined as the major problems of Kgs. Enghave. The low proportion of

cars, the many problems caused by private motoring and the fact, that the area is going through a reconstruction programme is the reason why Kgs. Enghave is chosen as case for this research project.

This paper describes the current situation of Kgs. Enghave with respect to housing standard, social conditions and traffic. It concludes, that until now, there has been a growth in social problems and in traffic annoyances. Further research is needed in order to establish how these to facts are connected, whether the "kvarterløft" is able to turn the development, and in what manner, traffic annoyances can be seen as part of the living conditions.

## Keywords:

Traffic, living conditions, traffic annoyance, Kgs. Enghave, Copenhagen, welfare, empowerment, growth strategies, housing, segregation, urban redevelopment.

Address for correspondence to the Research Project : *Traffic and living conditions in Kgs. Enghave.*

**John Andersen:** [johna@ruc.dk](mailto:johna@ruc.dk)

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

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

Hus 20.2  
Roskilde Universitetscenter  
Postboks 260  
4000 Roskilde

## Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghav - by, beboere og trafik

By Lars Bohn og John Andersen, Roskilde University, Denmark

### TABLE OF CONTENTS

Indledning.....	6
2. Forskning i velfærd .....	8
2.1 Velfærdsindikatorer og det gode samfund.....	8
2.2 Velfærd og livskvalitet.....	9
2.3 Situationen i dag.....	10
2.4 Fælles kriterier i Norden.....	10
2.5 Velfærdsmaal skal kunne identificere ulighed .....	11
2.6 Trafikforskning og velfærd .....	12
2.7 Forskning i determinanter for transportadfærd.....	13
2.8 Forskning i påvirkning af transportadfærd .....	13
2.9 Forskning i forholdet mellem trafik og velfærd.....	14
2.10 Nærværende forskningsprojekt.....	14
3. Kgs. Enghave og kvarterløft.....	16
3.1 Kvarterløft i Kgs. Enghave.....	16
3.2 Trafik, boliger og beskæftigelse.....	17
3.3 Trafik og levevilkår: byplanlægning med indbygget konflikt .....	17
4. Kvarteret og dets forskellige dele .....	20
4.1 Bavnehøj.....	22
4.2 Frederiksholm.....	22
4.3 Musikbyen - bydelens nyeste kvarter.....	23
4.4 Haveforeningerne - et alternativt selvbyggerkvarter.....	23
4.5 Boligerne i Kgs. Enghave.....	24
4.6 Mange små toværelses lejligheder.....	26
5. Beboerne i Kgs. Enghave.....	27
5.1 Folkepensionister og borgere på dagpenge og sociale ydelser.....	28
5.2 Et sølvbryllupskvarter under afvikling .....	32
6. Kvarterets trafik og trafikudvikling .....	34
Tabel 9: støj, ulykker og trafik i Kgs. Enghave.....	36
6.1 Sikkerhed og barrierer.....	37
6.2 Hvem larmer og hvem lytter?.....	40
7. Konklusion.....	43
Litteratur .....	44

## 1. Indledning

*Kgs. Enghave er blevet en bydel, andre bare kører igennem. Trafikmængden er så massiv, at grænseværdierne for støj og forurening i forhold til boligområder langt fra overholdes. 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”.*

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

Forskningsprojektet Trafikforhold, Levevilkår og Velfærd i Kongens Enghave har som hovedformål at belyse sammenhængen mellem trafik og levevilkår i bydelen, samt at diskutere erfaringerne med borgerinddragelse i forhold til bearbejdning af bydelens trafikale problemer. Bydelen er interessant for en trafik- og levevilkårsundersøgelse, fordi bil-trafikbelastningen, som citatet antyder, er betydelig samtidig med at bydelens beboere kun i ringe grad selv er bilister. Desuden har man iværksat et kvarterløftprojekt i bydelen, hvor borgerinddragelse i forhold til en generel trafiksanering er et centralt element.

Projektet består af tre sammenhængende delanalyser, nemlig:

- I. En historisk politisk- institutionel analyse af den lokale trafikplanlægning og de trafikale spørgsmåls rolle i den samlede lokalpolitik.
- II. en mere dybtgående kvalitativ undersøgelse af de forskellige holdninger og interesser i forhold til bydelens aktuelle trafikale forhold. Analysen omfatter både de mere eller mindre synlige lokalpolitiske aktører og ”lægmandsopfattelser” i det vi vil kalde det ”trafikpolitiske felt”.
- III. en kvantitativ undersøgelse af trafikbelastningens komponenter.

Den første delanalyse skal kortlægge hvordan trafikforhold har påvirket kvarterets udvikling og hvilken placering trafikforhold har haft i den lokalpolitiske udvikling – herunder de lokale aktørers strategi, konflikt- og samarbejdsrelationer med Københavns Kommune, regionale og statslige myndigheder.

Formålet med den kvalitative undersøgelse er at give et helhedsbillede af de vigtigste forskelle i opfattelsen af trafikforhold som problem og forståelsen af (og de faktiske erfaringer med) påvirkningsmulighederne i forhold til aktuel og fremtidig trafikplanlægning, som en del af en samlet strategi for kvartersudviklingen.

Den kvantitative undersøgelse vil bestå af to dele:

- a) en **objektiv** del, baseret på eksisterende analyser og informationer fra forskere og offentlige myndigheder om trafikbelastningen – og hvor der findes tilgængelige oplysninger – om ændringerne heri.
- b) en **subjektiv** del, som vil blive baseret på de to forudgående delanalyser, samt afdække den subjektive oplevelse af de i (a) nævnte komponenter. Denne del vil for en stor dels vedkommende blive gennemført som en **spørgeskemaundersøgelse af beboernes oplevelse af trafikforhold**, bl.a. støj, forurening, færdselssikkerhed, samt trafikens betydning for oplevelsen af byrummets kvaliteter (trafikens betydning for oplevelse af bydelen som et sammenhængende fysisk og socialt miljø og bydelens æstetiske attraktivitet). En væsentlig del af projektets ressourcer vil blive brugt her.

Den kvantitative undersøgelse skal sammen med den kvalitative munde ud i overvejelser omkring og konkrete forslag til et sæt sammenhængende empiriske indikatorer for trafikbelastning og velfærd, der kan bruges til undersøgelser i andre lokaliteter og evt. en tilløbende statistik om trafikal belastning.

Nærværende tekst er første udkast til den objektive del af den kvantitative undersøgelse.

## 2. Forskning i velfærd

Interessen for velfærd forstået som noget bredere end blot det generelle velstandsniveau opstår samtidig med den kolossale velstandsstigning i tresserne. Det havde i lang tid været almindeligt at vurdere velfærd ud fra økonomiske indikatorer opgjort i nationalregnskabet (Danmarks Statistik 1976; Vogel 1991). På den måde var det naturligvis muligt at sige noget om den generelle velstandsudvikling og i hvilket omfang velstanden blev omsat i offentlige ydelser, for eksempel i sundhedssektoren, eller blev anvendt til privat forbrug af den ene eller anden art.

Det var derimod vanskeligt alene ud fra nationalregnskabet at sige noget om hvilken virkning de social- og sundhedsmæssige udgifter har for befolkningens velfærd. Størrelsen af de midler der bruges på sygehuse og sociale ordninger siger hverken noget om befolkningens helbredstilstand generelt eller om fordeling af velstand og sundhed. Det samme gælder forhold, som har betydning for levevilkårene, men som ikke eller kun i meget ringe grad giver sig udtryk i nationalregnskabet. Her kan man tænke på forurening og arbejdsmiljø, men også nærmiljø og andre afgørende forhold kan ikke belyses indenfor et snævert økonomisk velfærdsbegreb.

### 2.1 Velfærdsindikatorer og det gode samfund

Spørgsmålet om hvilke indikatorer et mål for velfærd bør indeholde bliver en del af velfærdsforskningens problematik fra starten. Den første undersøgelse, som blev foretaget i Sverige i 1968, havde sit teoretiske udgangspunkt i Richard Titmuss definition af velfærd. Ifølge Titmuss kan velfærd defineres som ”individets rådighed over ressourcer i form af penge, ejendele, kundskaber, psykisk og fysik energi, sociale relationer, sikkerhed m.m., ved hjælp af hvilke individet kan kontrollere og bevidst styre sine levevilkår” (Fritzell, Lundberg 2000; Danmarks Statistik 1976). Med Titmuss kan man således sige, at velfærd er en slags uafhængig variabel i forhold til et individs levevilkår.

Den konkrete udformning af velfærdsindikatorerne i den svenske undersøgelse var imidlertid også udviklet i forhold til de områder som samfundet regulerer igennem fælles institutioner, altså via det politiske niveau (Fritzell, Lundberg 2000:12). Samtidig udformedes indikatorerne som ”negative mål”. Det vil sige at man i stedet for at interessere sig for hvilke forhold, som kunne tænkes at bidrage til at skabe velfærd, tog udgangspunkt i forhold som kunne være problematiske for det enkelte individ (Danmarks Statistik 1976:27).

Disse mere pragmatiske valg afspejler et af de centrale problemer i udformningen af velfærdsindikatorer, nemlig at de ikke er uafhængige af politiske forhold (Bauer 1966; Allardt 1975). Et mål for velstand og levevilkår må på en eller anden måde forholde sig til en vurdering af hvad der er en ønskværdig tilstand. Eller med andre ord: det gode samfund og det gode liv. Disse problemer reduceres hvis man i stedet går ud fra hvilke forhold som er problematisk i det enkelte menneskes liv. I hvilket omfang materiel velstand, fritid, stærke familieband eller åndelige værdier er udtryk for, at man lever det gode liv kan gøres til genstand for politisk debat. Noget mindre kontroversielt er det at gå ud fra, at levevilkårene er ringere for syge mennesker eller mennesker med få materielle midler.



## 2.2 Velfærd og livskvalitet

Kendetegnende for den tradition, som har udviklet sig i Norden er, at man måler velfærd ved objektive ressourceindikatorer og at udgangspunktet er en negativ definition af velfærdsbegrebet. Indikatorerne er uafhængig af individets egen oplevelse af sin livssituation. De handler primært om forhold, som kan ses som en forudsætning for det gode liv og er defineret ud fra kriterier om ikke efterstræbelsesværdige situationer (Fritzell, Lundberg 2000).

Velfærdsforskningstraditionen i Norden er på denne måde klart afgrænset fra en mere subjektiv livskvalitetsforskning. Livskvalitet er dog ikke noget entydigt begreb. I nogen tilfælde defineres livskvalitet som en rent subjektiv oplevelse (Ventegodt 1995), andre gange som kvaliteten af ikke-materielle levevilkår som for eksempel sociale relationer (EU 1999), altså nærmest en delmængde af de forhold, velfærdsbegrebet sigter på at beskrive forudsætningerne for. Velfærdsbegrebet har, som det bruges i Norden, også været kritiseret for at fokusere for meget på forudsætningerne for behovstilfredsstillelse i stedet for at gå direkte til biddet, nemlig tilfredsstillelse af behovene selv (Fritzell; Lundberg 2000:17).

Dette er for eksempel hovedindvendingen fra Erik Allardt, som i begyndelsen af 1970'erne ledede en undersøgelse af velfærd i hele Norden (Allardt 1975). Allardt er enig med folkene bag den første svenske velfærdsundersøgelse i, at velfærdsindikatorer bør baseres på en art empirisk basis. Forskellen er, at han mener det er muligt at konstatere ikke bare hvilke ressourcer man må have for at undgå gener, men at man også kan udvikle indikatorer for egentlig behovstilfredsstillelse. Disse udtrykkes nemlig igennem artikulering af både politiske mål og gennem andre verbalt udtrykte ønsker og vurderinger (Allardt 1975:12). Herved pointeres et andet punkt i Allardts opfattelse af mål for velfærd, nemlig at de altid er historisk betinget af, hvad der på et givet tidspunkt opfattes som efterstræbelsesværdigt eller "det gode liv". I det hele taget pointerer han meget stærkt, at velfærdsindikatorer ikke kan være apolitiske eller ahistoriske (ibid).

I praksis kan man dog hævde, at forskellen mellem de konkrete velfærdsindikatorer, Allardt kommer frem til, ikke afviger voldsomt fra de der anvendes i de svenske velfærdsundersøgelser. Det væsentligste bidrag er en tilføjelse af anseelse, prestige, uerstattelighed og livskontrol (Fritzell; Lundberg 2000). Men også her kan det hævdes at disse velfærdsindikatorer kan betragtes som ressourcer. Både anseelse, prestige, uerstattelighed og livskontrol kan være midler til at opnå eftertragtede mål i den enkeltes tilværelse.

Også fra andet hold er det blevet pointeret, at velfærdsindikatorer ikke kan betragtes som universelle mål. I den norske leveniveau-undersøgelse fra 1976 påpeges det med afsæt i J. S. Colemans forståelse af sammenhængen mellem ressourcer og samfund, at der må være en arena for en ting, før den kan være en ressource (ibid).

Den samme indvending kan man fremføre med afsæt i Pierre Bourdieus begreber "kapital" og "felt". Kapital er ikke som hos Marx et snævert økonomisk begreb, men alle de ressourcer et menneske kan gøre brug af i en given sammenhæng og i et givent samfund. Kapital er således ikke fysiske ting eller konkrete symboler som sådan, men tingene og symbolerne *med* den betydning og værdi, de tilskrives af mennesker (Bourdieu 1991:230). En ting eller egenskab kan derfor kun være en ressource fordi den anerkendes som sådan af de øvrige aktører. Dette gælder i samfundet som helhed, men det gælder også i samfundets mindre delsystemer – dets forskellige magtfelter. Hvad der i et givent samfund eller subsystem anerkendes som kapital er altid potentielt genstand for politisk debat. Velfærd i Titmuss' for-

stand kan således betragtes som den kapital, som har betydning for levevilkårene. Man kan derfor mene, at hvis ikke velfærdsindikatorer i sig selv er politiske, så afspejler de i al fald underliggende politiske strukturer.

### 2.3 Situationen i dag

Velfærdsindikatorernes relative karakter gør det både vanskeligt og politisk følsomt at udvikle indikatorer, som er sammenlignelige mellem forskellige lande og områder. Men netop deres relative karakter gør det samtidig af central betydning at udvikle sådanne fælles indikatorer. Uden et sammenligningsgrundlag kan det være svært at sige om en bestemt situation på et givent område er udtryk for en problematisk tilstand eller peger på gode resultater af en given indsats.

Det har derfor tidligt været forsøgt at udvikle fælles normer med henblik på internationale sammenligninger. FN har siden 70'erne arbejdet med at lave et generelt system for social og demografisk statistik (SDSS), som også indeholder velfærdsindikatorer (Bonke 1997). OECD udgiver i 1982 en liste over sociale indikatorer, som medlemslandene opfordres til at bruge som grundlag for nationale (OECD 1982). Det har imidlertid vist sig vanskeligt at skabe en fælles standard indenfor OECD området. USA har fra starten været mere interesseret i at udvikle subjektive mål end europæerne, men også i Europa har der, foruden sproglige problemer, været forskelle bl.a. med hensyn til definitioner, detaljeringsgrad og dokumentation (Vogel 1991; Danmarks Statistik 1976). EU publicerede i 1999 en vurdering af livskvaliteten i Unionens regioner og byer (EU 1999), men der har ikke været noget eksplicit forsøg på at opnå en overensstemmelse mellem de kriterier, der bruges i levevilkårsundersøgelser i EU's medlemslande.

### 2.4 Fælles kriterier i Norden

I Norden er situationen en anden. Stor inter-nordisk kontakt mellem de forskellige forskningsprojekter sikrede allerede i halvfjerdserne en høj grad af sammenlignelighed, og siden firserne har man koordineret de statistiske systemer gennem NUUL (Nordiska Utskottet för Undersökningar om Levevillkår) (Vogel 1991). Arbejdet i NUUL har ført til etableringen af fire principper for levevilkårsundersøgelser (ibid). **For det første** er det afgørende, at man ikke begrænser velfærdsbegrebet til alene at omfatte økonomiske indikatorer som indkomst, understøttelse eller velstand. Også forhold som uddannelse, arbejdstid, fritid, helbred, sikkerhed og social mobilitet må undersøges. **For det andet** må det være muligt at sammenligne mellem forskellige befolkningsgrupper. **For det tredje** skal beskrivelsen være en helhed, og forholdet mellem de enkelte komponenter skal kunne beskrives. Dette indebærer, at alle velfærdsmålene skal bygge på informationer fra de samme individer indsamlet på det samme tidspunkt. **Det sidste og fjerde princip** er det ovenfor omtalte, at man i de nordiske lande forsøger at anvende de samme velfærdsindikatorer.

Det første princip udmøntes almindeligvis i områderne uddannelse, beskæftigelse, arbejdsmiljø, økonomi, boligstandard, transport og kommunikation, fritid, sociale kontakter, politiske ressourcer, helbred og social mobilitet (Vogel 1991). Den seneste danske levevilkårsopgørelse dækker de fleste af ovennævnte områder. Transport er således medtaget, men behandles almindeligvis i termer af forbrug af transportmidler og transportydelse (se Vogel 1991:91ff). Transport dukker dog op andre steder i form af eksternaliteter som trafikstøj og trafikulykker (Bonke 1999:366ff; Vogel 1991:131f).

Hvad det andet princip angår må have nogle kriterier for hvilke befolkningsgrupper det er relevant at kunne skille ud. I svensk velfærdsforskning er der tradition for, at man skeler til de skillelinier som også går igen i de fordelingspolitiske konflikter i samfundet (Fritzell, Lundberg 2000). Disse er foruden køn, familietype, livscyklusplacering, oprindelsesland og social klasse. Familietype kriteriet relaterer til status som enlig, eneforsøger, par uden børn eller kernefamilie. Livscyklus referer både til ren alder, og status som arbejdsaktiv, uddannelsessøgende eller pensionist, men er også forbundet med familiekriteriet i forhold til om der er stiftet familie og om der er hjemmeboende børn. Klassebegrebet er primært knyttet til arten af tilknytning til arbejdsmarkedet, dvs. om man er ansat som almindelig lønmodtager eller tjenestemand, eller er selvstændig.

## 2.5 Velfærds mål skal kunne identificere ulighed

Det tredje princip er ligesom det andet, knyttet til spørgsmålet om fordelingen af velfærdsgoderne i samfundet. I forlængelse af Coleman og Bourdieus argument ovenfor kan det hævdes, at hvad der regnes for et gode eller en ressource ikke er statisk, men historisk og politisk bestemt. Retsfilosoffen Michael Walzer er af samme opfattelse. Den fysiske verdens goder er årsagen til social interaktion, men det er ikke goderne i en objektiv betydning, men i en subjektiv mening (Walzer 1980). Heraf følger også, at goder har forskellige betydninger i forskellige samfund.

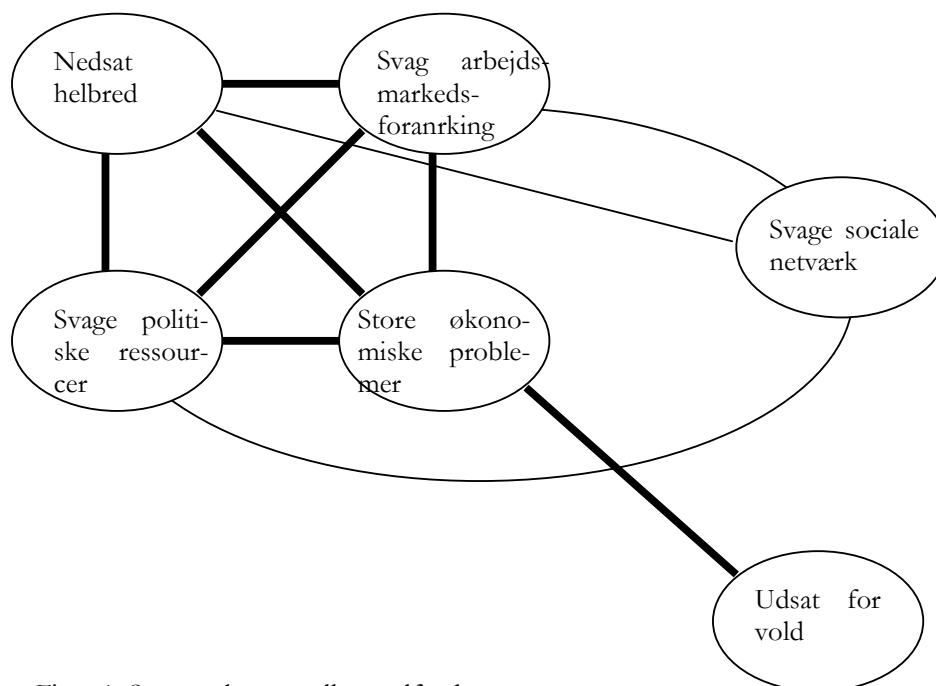
Walzer hævder, de fleste samfund er kendetegnet ved, at et gode eller et sæt af goder er dominerende og bestemmende for de forskellige distributionsfærer. Ofte er det dominante gode samtidig monopoliseret af en større eller mindre gruppe af samfundsborgere, som via denne monopolisering er i stand til at kontrollere fordelingen af andre sociale goder (ibid). Ifølge Bourdieu er disse goder i et moderne vestligt samfund primært de økonomiske og kulturelle ressourcer, dvs. penge, kapital og formel og informel uddannelse (Bourdieu 1977; 1987; 1991). Ud fra denne betragtning kan man altså forvente, at rigelighed af en ressource også betyder rigelighed af andre, og omvendt, at de som har få ressourcer i et felt også er underforsynede på andre områder.

Ud fra en lighedsbetragtning kan man hævde, at adskillelse af de forskellige arenaer for distribution og anvendelse af goder, så forfordeling på et område ikke automatisk fører til forfordeling på andre, ville være udtryk for et bedre, mere retfærdigt samfund (Walzer 1982). I al fald er det en rimelig betragtning, at uligheden i levevilkår bliver større, hvis det er de samme mennesker, som lider af økonomiske og helbredsmæssige problemer, og de samme som både er rige og raske.

Disse betragtninger er baggrunden for, at man i svensk velfærdsforskning har fastholdt interessen for samvariationen mellem de forskellige velfærdsindikatorer (Fritzell; Lundberg 2000:137f). Desværre ud fra en lighedsbetragtning kan man konstatere, at Bourdieu og Walzers opfattelse bekræftes. Skandinavisk velfærdsforskning har vist, at der i de fleste tilfælde findes positiv korrelation imellem de forskellige velfærdsindikatorer, dvs. de som har problemer på et område har det som oftest også på andre<sup>1</sup>. I Sverige har man konstateret, at der især mellem økonomiske problemer og andre velfærdsproblemer er en stærk sammenhæng. Men også svag arbejdsmarkedsforankring og få politiske ressourcer er forbundet med problemer på andre områder (Fritzell; Lundberg 2000:142). De svenske fund er fremstillet i nedenstående figur. Fed streg illustrerer en stærk korrelation, tynd linie at der er en mere moderat korrelation.

---

<sup>1</sup> Man bør her bemærke, at identifikation af samvarians ikke er det samme som identifikation af en årsagssammenhæng.



Figur 1: Sammenhæng mellem velfærd  
Fritzell, Lundberg 2000:142

## 2.6 Trafikforskning og velfærd

Nærværende forskningsprojekt har bl.a. til hensigt på lokalt plan at kortlægge trafikforholdenes betydning for de fysisk-rumlige omgivelser set som en velfærdsindikator. Relateret til ovenstående model kan man sige, vi bl.a. vil give et bidrag til at få trafikens betydning for byrummet indplaceret som en selvstændig boble i ovenstående figur, og måske, hvis vores mest optimistiske forventninger kan indfris, også et bud på hvordan trafik i givet fald forholder sig til de øvrige bobler.

Samtidig er det hensigten at vurdere trafikforholdenes betydning for eventuelle segregeringsprocesser i boligområder. Det er tidligere påpeget, at der er et behov for videreudvikling af metoder til forskning i årsager til og karakteren af boligsociale problemer (Skifter Andersen; Ærø 1997). En erkendt mangel i hidtidige analyser er bl.a. den rumlige dimension. Undersøgelsen af trafik som komponent i velfærd kan derfor også ses som et bidrag til at belyse trafikaspektet af den rumlige dimension i forhold til segregering og boligsociale problemer.

Som ovenfor omtalt indgår trafikgener i andre dele af velfærdsindikatorerne, men ikke med nogen stor vægt. Dette til trods for den omfattende vækst, der har været i især biltrafikken i den samme periode, hvor man har beskæftiget sig med mål for velfærd.

Situationen er identisk indenfor trafikforskningen. Der er især i Norge og Sverige, men også i Danmark blevet gennemført en hel del forskning omkring transport og mobilitet, men kun ganske få hvor der fokuseres på levevilkår og velfærd i den sammenhæng.

Nyere trafikforskning kan inddeles i tre hovedgrupper: en hvor fokus er rettet imod hvad der får folk til at transportere sig på forskellig vis (arbejde – hjem, fritid, rejser

mm.), en med fokus på hvad der kan gøres for at reducere miljøbelastende rejseadfærd og en, hvor fokus er rettet mod velfærd og trafik.

Selv om der ikke direkte er tale om trafikforskning, bør man i denne sammenhæng også nævne Bent Flyvbjergs afhandling ”Rationalitet og magt” (Flyvbjerg 1991). Emnet for Flyvbjergs afhandling er planlægningsprocesser, rationalitet og magt i forbindelse med trafikplanlægning i Ålborg fra tresserne til i dag. Der er således ikke tale om trafikforskning i gængs forstand, men om et studie af udviklingen i beslutningsrationaler med trafikplanlægning som case. Berøringsfladen med nærværende projekt er således især de forandringer i trafikplanlægningen, som etableringen af kvarterløft i Kgs. Enghave sætter i værk.

## 2.7 Forskning i determinanter for transportadfærd

Indenfor forskning om rejseadfærd kan bl.a. nævnes Eva Thulin & Bertel Vilhelmsens undersøgelse af sammenhængen mellem de nye IT-teknologier og udviklingen i transportadfærd (Thulin; Vilhelmsen 2000). Thulin og Vilhelmsens fokus kan naturligvis relateres til ønsket om at reducere transportbehovet gennem subsidiende teknologi, men som forskningsprojekt var sigtet alene at studere om teknologien førte til reduktion eller blot ændringer, eller måske ligefrem til øget transport. Et tilsvarende projekt er Randi Hjorthols Mobility and Modernity (Hjorthol 2000). Hjorthols sigte er at studere hvordan modernitetens reflektive identitetsdannelse, urbaniseringsprocesser og opløsningen af skellet mellem arbejde og fritid påvirker transportadfærd. Parallelt hertil kan nævnes en spørgeskemaundersøgelse, gennemført af Kati Kiiskilä i Finland med det sigte at indkredse sammenhænge mellem værdiorientering og transportadfærd (Kiiskilä 2000).

Endelig bør Mette Jensens studie af sammenhænge mellem socialisering og holdninger til privatbilisme fremhæves (Jensen 2000). Jensen peger på en sammenhæng mellem primære erfaringer med bilen som en betydelig determinant for senere holdninger til det attråværdige i at eje et køretøj. Midaldrende og ældre, samt unge fra landet, for hvem bilen primært betød øget mobilitet, har ifølge Jensen en større tendens til at opleve bilen som et ubetinget gode, end især yngre byboere, der er vokset op med den moderne bys trafikale problemer. Jensens konklusioner peger således på et forhold, som er centralt for nærværende projekt, nemlig modsætningen mellem Kgs. Enghaves bilkritiske beboere, som lider under de eksterne effekter af bilismen i deres kvarter, og de udefrakommende borgere, for hvem bilen primært er kilde til effektiv mobilitet.

## 2.8 Forskning i påvirkning af transportadfærd

Som eksempel på forskning i transportadfærd, hvor sigtet eksplicit er at undersøge hvordan transportforbruget kan reduceres kan nævnes et dansk forskningsprojekt, gennemført i Frederikshavn, og planlagt til fortsættelse i andre byer, herunder København. Projektet, som blev gennemført af Petter Næss og Ole B. Jensen, Ålborg Universitet, sigtede på at undersøge sammenhænge mellem bystruktur og transportadfærd (Næss; Jensen 2000). I dette forskningsprojekt er velfærdskomponenten ikke central, idet det alene drejer sig om at undersøge hvordan byplanlægning har påvirket transportbehovet, og dermed hvordan fremtidig byplanlægning kan anvendes til begrænsning af transport og dermed CO<sub>2</sub> udslip. Et andet studie fra en ikke-nordisk sammenhæng beskæftiger sig mere direkte med hvordan den enkeltes transportadfærd kan påvirkes. Projektet er udført af Chris Nash, Tom Sansom, og Ben Still fra Institute for Transport Studies ved University of Leeds i England. Her

undersøges virkningen af at gennemføre et roadpricing system baseret på en økonomisk model for marginale omkostninger ved transport. (Nash; Sansom; Still, ikke udgivet).

Fælles for disse projekter er imidlertid, at velfærd slet ikke eller kun indirekte er en komponent. Sigtet har primært været at forstå transportadfærd. I nogen tilfælde blot med en bred reference til behovet for at forstå transportadfærd (se fx Hjorthol 2000). Andre peger, som Peter Næss på behovet for reduktion i transportforbruget, og kan således siges indirekte at have et globalt velfærdsperspektiv.

## 2.9 Forskning i forholdet mellem trafik og velfærd

Blandt forskningsprojekter som beskæftiger sig med sammenhænge mellem velfærd og trafik skal to fremhæves: Det ene har titlen "Studie av sammenhenger mellom velferd og mobilitet", afrapporteret i 1999 (Berge 1999). Her identificeredes 5 forskellige mobilitetssegmenter og undersøgte i hvor høj grad den identificerede transportadfærd var forbundet med forskelle i velfærd - enten sådan at begrænsede transportmuligheder havde betydning for den opnåede livskvalitet, eller omvendt, at bestemte transportmønstre afhang af konkrete livsvilkår og dertil hørende problemer/muligheder (ibid:III f). I modsætning til nærværende projekt er fokus således ikke på eksterne velfærdseffekter af transport, men på interne.

Et andet forskningsprojekt, ligeledes udført i det norske Transportøkonomiske institutt's regi, rummer større lighedspunkter med nærværende forskningsprojekt. Projektet er præsenteret i paper fra et nordisk by- og boligforskningsseminar d. 28-29/9 2000 (Bjørnskau 2000). Her søgte man at undersøge hvilken sammenhæng man kunne finde mellem trafikbelastning og social segregering i forskellige boligområder i det østlige Oslo. Man fokuserede især på samspillet mellem trafik og flytteadfærd: førte øget trafikbelastning til fraflytning af velstillede og/eller førte tilflytning af velstillede til større opmærksomhed på trafikproblemer og dermed en øget indsats for bedring af de trafikale forhold? Eller med andre ord: er der en ond, hhv. en god cirkel mht. trafik?

I Århus er gennemført mindre spørgeskemaundersøgelse om trafikstøj. (Andersen, Bendtsen, Nielsen 1999). Undersøgelsen var en simpel korrelationsberegning af sammenhængen mellem oplevelsen af trafikstøj og den beregnede trafikstøj for samme lokalitet.

## 2.10 Nærværende forskningsprojekt

Selv om disse tre ovennævnte studier alle på den ene eller anden måde kæder velfærd sammen med trafik og trafikbelastning, adskiller de sig fra nærværende projekt ved enten at rette fokus mod egenmobilitetens betydning for velfærd og livskvalitet eller ved at kigge på individuel oplevelse eller resultatet af individuelle strategier som løsning på trafikgener. Til forskel herfor ønsker vi at se på sammenhængen mellem kollektive ressourcer, trafikbelastning og udvikling af handlemuligheder i et område med både store trafikale og sociale problemer.

Til belysning af disse forhold er det nødvendigt med en forståelse af kvarterets fysiske og sociale forhold, samt trafikforholdene og deres historiske baggrund. Formålet med denne tekst er derfor at tilvejebringe en sådan forståelse. Teksten er primært beskrivende, dvs. der gøres ikke forsøg på at analysere hvordan trafikudviklingen har påvirket kvarterets selvforståelse, hvordan forholdet mellem kvarterets ressourcer og trafikplanlægningen har været, eller hvilken betydning det har haft at

Kgs. Enghave er blevet udtaget til kvarterløftsområde. I stedet præsenterer vi den aktuelle og historiske kontekst, disse problemer må forstås i. Vægten er lagt på at beskrive de trafikale og sociale problemer, som er baggrunden for at bydelen er blevet udtaget som kvarterløftprojekt og for at trafikale problemer har fået en så central placering i kvarterløftet.

### 3. Kgs. Enghave og kvarterløft

Kgs. Enghave bydel består, foruden af friarealer og industriområder, af 4 forskellige boligområder. Bavnehøj, Frederiksholm, Musikbyen og 4 haveforeninger med helårsbeboelse, nemlig Frederikshøj, Kalvebod, Ny Kgs. Enghave og Mozart. Indenfor bydelsgrænsen findes desuden industriområderne på havne-arealerne og de nyopførte virksomheder langs Sydhavnsgade; den såkaldte "Guldkyst". Indenfor bydelsgrænsen findes tillige en del ikke-beboede kolonihaver, Vestre Kirkegård og et naturområde på Tippen syd for bydelen med betydelig rekreativ værdi. Der er adgang til Valbyparken, som grænser op til "Musikbyen", Kgs. Enghaves vestligste bydel.

3 forhold er særligt karakteristiske for Kgs. Enghave. Bydelen består overvejende af små, ældre og i nogen grad utidssvarende lejligheder. Der er relativt flere ældre, arbejdsløse og andre på overførselsindkomster end i København som helhed, og uddannelsesniveaulet er lavere. Desuden er bydelen præget af betydelige trafikale problemer, som bl.a. isolerer de enkelte dele fra hinanden og fra København som helhed. Kvarterløftets hjemmeside opsummerer meget præcist:

"Inden for rammerne af bydelen er den karakteriseret af en række klart afgrænsede områder, som er adskilt - *typisk af store trafikårer*" (Fra kvarterløftets hjemmeside, vores kursivering, LB)<sup>2</sup>

Omvendt er bydelen også præget af en række positive faktorer. Selv om der er mange sociale problemer, er der også mange ressourcer. Dette manifesterer sig bl.a. i en række frivillige organisationer som "Opzoomerne", det nyetablerede "Sydhavnscompagniet" og flere væresteder, også etableret på frivillig basis. Den høje andel af almennyttige boligforeninger medvirker også til en høj organiseringsgrad, og bydelen er indtil 31. december 2001 en del af bydelsforsøgene i København.

Denne kombination af sociale og boligmæssige problemer og høj organiseringsgrad er en af grundene til, at Kgs. Enghave af Københavns Kommune og regeringens byudvalg d. 23 august 1997 blev valgt som et af de 6. kvarterløftsområder<sup>3</sup>.

#### 3.1 Kvarterløft i Kgs. Enghave

Kvarterløft er en ny byfornyelsesstrategi. I stedet for blot at satse på traditionel byfornyelse af en forældet og nedslidt boligmasse, rettes indsatsen bredt mod hele kvarteret. Formålet er at standse den onde cirkel, som en del byområder i den vestlige verden har oplevet i de senere år. Den onde cirkel består i følge kvarterløftets hjemmeside i en

"...koncentration af sociale problemer, trafik- og miljøproblemer, nedslidte bygninger, dårligt fungerende byrum og manglende faciliteter. Og den negative udvikling har en tendens til at forstærke sig selv. Et område med problemer er mindre tiltrækkende for nye beboere, og mange af områdets beboere vælger at flytte. Derved ændres sammensætningen af befolkningen, så der bliver flere socialt dårligt stillede familier. Det betyder igen, at der bliver færre ressourcer til at vedligeholde og forbedre boligerne, til at bevare de lokale bu-

---

<sup>2</sup> <http://www.kvarterloeft.dk>

<sup>3</sup> Asger Munch, Boligministeriet.



tikker og til at fastholde en lokal organisering mv” (fra kvarterløftets hjemmeside).

I Kgs. Enghave er et af målene at udvikle en udvidet demokratimodel, som også efter kvarterløftets ophør skal sikre borgerne demokratisk indflydelse på kvarterets fortsatte udvikling og drift (Kgs. Enghave Bydel 1998):

”Udgangspunktet er, at det er de lokale beboere selv, der har de bedste forudsætninger for at pege på de centrale problemer og løsningsmuligheder i området, og at inddragelse af beboerne vil medføre bedre løsninger og oplevelsen af en større tilknytning til området.” (fra kvarterløftets hjemmeside).

Første fase af projektet bestod i en bred debat blandt brugere og beboere i kvarteret. Formålet hermed var at identificere hvilke problemer projektet skulle beskæftige sig med og hvordan disse skulle prioriteres.

### **3.2 Trafik, boliger og beskæftigelse**

På en visionskonference i april 1999 kunne man konstatere, at der var tre hovedtemaer, nemlig trafik, boliger og beskæftigelse (Kvarterløft 2000a). Erhvervsmæssigt er bydelen præget af et lavt uddannelsesniveau og ledighed over gennemsnittet, samtidig med at den er vært for en række nye højteknologiske virksomheder, som primært beskæftiger mennesker med bopæl andre steder. Kvarterløftprojektets beskæftigelsesstrategi er derfor tostrengt. Dels sigter man imod generel opkvalificering af arbejdskraften. Men herudover ønsker man også at udvikle et samarbejde med bydelens lokale virksomheder. Det overordnede sigte er at skabe en bedre balance mellem bolig- og arbejdsmarkedet, specielt med henblik på udviklingen af de nye erhvervs- og boligområder i havnen (Kvarterløft 2000a:5). Det sidste punkt overlapper i nogen grad med strategien på boligområdet, idet man her ønsker at etablere en mere differentieret boligstruktur bl.a. for at opnå en bredere befolkningssammensætning.

Den beskæftigelsesmæssige indsats varetages af ”Det grønne Jobhus”, hvis opgave er at søge at skaffe arbejde til de ledige i Kgs. Enghave. Her er man meget bevidst om sammenhængen mellem bydelens sociale problemer og kvarterets boligmæssige og fysiske-rumlige kvaliteter. Blandt jobhusets medarbejdere er det en udbredt (men ikke dokumenteret) opfattelse, at mange af de mennesker, det lykkes at få i arbejde, efterfølgende forlader kvarteret til fordel for bedre boliger andet sted. Man kunne tilføje, det måske bliver i et kvarter, som heller ikke er plaget af de samme trafikale problemer. Samtidig har man mistanke til, at det forhold, at bydelen har så mange små, billige boliger, og at kommunen har anvisningsret i ca. 1/3 af disse, bevirker at de nye indflyttere hurtigt dukker op som nye kunder i jobhuset.

### **3.3 Trafik og levevilkår: byplanlægning med indbygget konflikt**

På trafikområdet var afsættet en forventet stigning i den i forvejen store trafik som følge af Øresundsforbindelsen og etablering af et indkøbscenter på Fisketorvet ved Vasbygade. I begge tilfælde vil en betydelig del af trafikken passere Sydhavnskvarteret, enten ad Sydhavnsgade eller P. Knudsensgade - Ellebjergvej. Man måtte derfor forvente en yderligere intensivering af barriereeffekter og sikkerhedsproblemer. Visionskonferencen formulerede derfor et ønske om at reducere den gennemkørende

trafik og fjerne generne fra trafikken, samt at skabe større trafikal sammenhæng mellem Kgs. Enghave og det øvrige København (Kvarterløft 2000a). I første omgang ville man i samarbejde med kommunens bygge- og teknikforvaltning og økonomiforvaltningen og bydelsadministrationen udarbejde en trafikanalyse og trafikplan for kvarteret. Målsætningen herfor er bl.a. "som minimum" at grænseværdier for luftforurening og støj overholdes, at hastigheden både på overordnede og lokale veje mindskes og at trafikken på de overordnede veje minimeres (Kvarterløft 2000b).

Kvarterløftprojektet er en ny strategi for byplanlægning på byfornyelsesområdet i Danmark. I stedet for traditionel topstyret planlægning sættes der på borgerinddragelse allerede når problemerne skal identificeres. Og indsatsen rettes ikke bare mod boligernes kvalitet men bredt mod kvarterets problemer.

I Kgs. Enghave har dette synliggjort en modsætning i byplanlægningen. Nemlig modsætningen mellem hensynet til nærmiljøets ønske om trafikreduktion og ønsket om vækst i hovedstadsregionen.

Netop dette problem peger på en indbygget konflikt i byplanlægningsstrategien for hovedstadsregionen (Andersen; Hovgaard; Jensen 2000). På den ene side ønsker man at styrke regionens potentiale som attraktiv investeringsområde for erhvervslivet i skarp konkurrence med andre metropoler så som Berlin, Hamburg og Stockholm. Især Øresundsbron og Ørestaden, men også indkøbscenteret på Fisketorvet kan ses i denne sammenhæng. På den anden side ønsket om at undgå forslumning af lokalområder og tilgodesee borgernes ønske om et bedre bymiljø.

De tiltag, som er affødt af det første hensyn generer i reglen øget trafik, især i form af privatbillisme. Det er naturligvis i skarp kontrast til den sidstnævnte målsætning, som netop fordrer reduktion i de gener, der stammer fra det med væksten forbundne øgede transportbehov. Denne modsætning afspejler sig med al tydelighed i de indledende bemærkninger fra Københavns Kommunes handlingsplan for trafikafviklingen, hvor man citerer den overordnede målsætning i kommunens Trafik- og Miljøplan for følgende ordlyd:

”At sikre et velfungerende transportsystem til betjening af byen med en væsentlig mindre miljøpåvirkning end i dag. Det betyder, at det samlede biltrafikniveau i kommunen ikke må stige, mens muligheden for øget trafikal aktivitet må tilgodeses ved øget kollektiv trafik og øget cykelbenyttelse” (København Kommune, Vej & Park 2000:3).

Samtidig må man dog samme sted konkludere, at

”Trafikkens udvikling i de senere år har vist, at der skal en væsentlig større og mere målrettet indsats til, hvis den igangværende stigning i trafikken skal stoppes, og udviklingen skal nærme sig Trafik- og Miljøplanens målsætning” (ibid).

I praksis kan det imidlertid se ud som om det er væksthensynet, som går af med sejren. I efteråret 2000 blev der afholdt et seminar med udvalgte repræsentanter for forskellige beboergrupper. Fra nærværende forskningsprojekt deltog Trine Nordgård og Lars Bohn som observatører. Seminaret havde til opgave at udarbejde et trafikplanudkast, som Kommunens Vej & Parkafdeling efterfølgende skal udmønte

i en egentlig trafiksaneringsplan. Selv om den ovenfor nævnte visionskonference konkluderede, at det væsentligste trafikale problem for bydelen er den overordnede trafik, var det på forhånd fastlagt, at seminaret ikke kunne beskæftige sig med selvsamme overordnede trafik. Den samtidige åbning af shoppingcenteret på Fisketorvet og det planlagte storcenter i Ørestaden giver det indtryk, at hensynet til beboerne tilsidesættes, når det er i konflikt med vækststrategien.

#### 4. Kvarteret og dets forskellige dele

Kgs. Enghave fremstår ikke som et samlet eller naturligt hele. Byens dele har forskellig alder og oprindelse, og er heller ikke særligt funktionelt velintegrerede. Havnearealerne lever deres eget liv, beboerne kommer der ikke tit, både fordi virksomhederne ikke rekrutterer særligt meget arbejdskraft i Kgs. Enghave, men også fordi den voldsomme trafik på Sydhavnsgade virker som en barriere, der afholder de fleste fra at bruge havnen rekreativt. Bavneshøj kvarteret og Vestre Kirkegård ligger for sig selv, adskilt af en banevold, og kolonihaverne og deres beboere er også noget andet end det egentlige Kgs. Enghave.

Bydelens bymæssige historie tager sin begyndelse i det nittende århundrede, da brødrene Køhler etablerer et teglværk i området. København var på daværende tidspunkt i gang med at bebygge det, som skulle blive til brokvartererne, og til dette var der behov for teglsten (Reddersen 1993).

I starten af det tyvende århundrede var der udbredt enighed om, at man havde behov for bedre boliger for arbejderne end de, der hidtil var blevet bygget, men socialdemokraterne og de borgerlige kunne ikke blive enige om hvordan dette skulle realiseres. En krise i byggebranchen fører imidlertid til et politisk kompromis, og i 1913 kan det da nydannede AKB begynde byggeriet af det, som ad åre skal blive til bydelen Kgs. Enghave (ibid:23ff).

I forhold til målsætningen blev arrangementet en success. Boligerne blev bedre og mindre spekulationspræget end de tidligere års byggerier tættere på de gamle volde. Imidlertid blev der også tale om dyrere boliger og som følge heraf en lidt anden beboersammensætning end i de ældre arbejderkvarterer. Beboerne var middelstand og faglærte arbejdere, ikke ufaglærte; folk med orden i tingene og en rimelig økonomi (ibid:46). Det blev en arbejderklassens Hellerup. Ingvar Knudsen, som flyttede til bydelen i midten af tresserne, beskriver det således:

Men det har jo været meget spændende for mig. Ikke fordi jeg ville kunne forstå hvad de mente med arbejderens Hellerup, at det skulle være noget særligt. Men meningen med det var jo så at huslejen skulle være så dyr at de var nødt til at gå direkte hjem når de fik deres lønpose.

Denne tilstand ændrer sig imidlertid med vækstboomet i halvtredserne og tresserne, da faglærte arbejdere og funktionærer begynder at få råd til egen ejerbolig (ibid:51). Gradvist skifter kvarteret karakter, beboerne bliver ældre og relativt fattigere. Den samme udvikling som skaber betingelserne for udflytningen fører også til en dramatisk vækst i privatbillismen (se senere). De nye udflyttede bilejere skal have veje til at komme ind og ud ad byen på, og den før fredelige P. Knudsensgade bliver en af disse. Dette, sammen med de nu utidssvarende boliger fører til at kvarteret i dag snarere end at være et arbejderklassens Hellerup er en bydel præget af en relativ høj andel af pensionister, lavtlønnede og borgere på overførselsindkomster.



Figur 2: Kgs. Enghave

## 4.1 Bavnehøj

Det nordligste kvarter er Bavnehøj, et trekantet enklave, omkranset af Enghavevej og godsbaneterrænet med Køgebugt- og Øresundsjernbanerne på den østlige side, af Vigerslevvej og hovedjernbanen mod Roskilde på den nordlige side og af Sjælør Boulevard på vestsiden. Man kan således kun komme til det øvrige Kgs. Enghave via broen under Sydhavn Station eller ad cykelsti langs banen og kirkegårdens sydside til jernbanebroen ved Sjælør Station. Bavnehøj er planlagt og opført i mellemkrigstiden og består af ca. 2.300 boliger (Kvarterløft 1999:8). Husene er af god kvalitet, men nedslidte og lejlighederne er små og ofte utidssvarende – enkelte er således uden bad.

Også administrativt afviger kvarteret fra den øvrige bydel. Således er Bavnehøj først formelt blevet en del af bydelen i løbet af firserne (Statistisk Årbog 1970, 1980 og 1990). Både historisk, socialt og kulturelt er der imidlertid stor lighed mellem Bavnehøj og det øvrige Kgs. Enghave (dog fraregnet haveforeningerne). Husene er bygget i samme periode og med samme bygherrer (bla. AKB), er af sammenlignelig kvalitet, og beboerne afviger ikke markant mht. social sammensætning.

## 4.2 Frederiksholm

Frederiksholm kan karakteriseres som bydelens kerneområde. Mod nord grænser Frederiksholm op til Køgebugtbanen og godsbanen med Sydhavn og Sjælør station som bydelens endepunkter. Mod øst afgrænses bydelen af Sydhavnsgade og erhvervs-kvarteret ”Guldkysten”, og mod sydvest af Borgmester Christiansensgade. Midt gennem kvarteret går Kgs. Enghaves handelsgade, Borgbjergvej, hvor bla. posthus, supermarked og forskellige mindre detailhandlende holder til. Det er også i Frederiksholm at Kgs. Enghaves største trafikale problembarn, P. Knudsensgade ligger.

Det centrale Kgs. Enghave var oprindeligt en velfungerende bydel med kvalitetsejendomme. En slags arbejderklassens Hellerup. Men de samme forhold, som har skabt bydelens nutidige trafikale problemer, har også bevirket en øget koncentration af sociale problemer i bydelen. En undtagelse herfra er dog de beboede haveforeninger, som har oplevet en modsatrettet tendens. I løbet af halvfyrdserne og firserne erstattes det oprindelige miljø af en ny gruppe beboere med rødder i tidens alternative miljøer.

Kvarteret, som rummer godt 2.500 lejligheder (heraf 341 i P. Knudsensgade), består hovedsageligt af karreer opført i perioden fra lige før første til lige efter anden verdenskrig. Byggeriet blev til som et forsøg på at løse to af datidens største problemer, nemlig den store arbejdsløshed og mangelen på sunde og billige boliger (Reddersen 1993:31). Bygherren var AKB, arbejderbevægelsens da nystiftede kooperative boligselskab. De første ejendomme i og omkring P. Knudsensgade blev udført med megen ornamentik og i kun 3 etager med små forhaver ud til gaden, men med årene blev byggestilen mere økonomisk; højden steg til 5 etager, arkitekturen faldt i kvalitet og også haverne blev sparet væk (ibid:40). Til gengæld begynder man i 30erne at bygge i fritstående blokke, således at man i højere grad kunne tage hensyn til verdenshjørnerne for at få sollys i stuerne.

### 4.3 Musikbyen - bydelens nyeste kvarter

Musikbyen er den nyeste del af det centrale Kgs. Enghave. Bydelen ligger vest for Frederiksholm og nord for haveforeningerne, og er ligesom Frederiksholm afgrænset af Køgebugtbanen mod nord, hvor P. Knudsensgades fortsættelse, Ellebjergvej, også ligger. Mod øst afgrænses bydelen og hele Kgs. Enghave af den nyligt byggede godsbane, den såkaldte godsshunt, der forbinder øresundsbanen med hovedsporet mod Roskilde. De fleste huse her er bygget i efterkrigstiden i årene inden højkonjunkturen og motorvejsbyggeriet for alvor tog fat i tresserne. Det er lave, 3 etages gulstenshuse, opført som stokbebyggelse, ofte med altaner og grønt. Men selv om lejlighedsstørrelserne her varierer mere, er de ca. 3.300 lejligheder (heraf 170 på Ellebjergvej) også her typisk små 2 rums boliger (Kvarterløft 1999).

### 4.4 Haveforeningerne - et alternativt selvbyggerkvarter

Haveforeningerne skiller sig både fysisk og kulturelt ud fra det øvrige Kgs. Enghave. Fysisk ligger haveforeningerne ganske afsondrede uden egentlige gennemkørselsveje, mod nord opgrænsede til Musikbyen, mod syd afgrænset af godsshunten. En del er ganske almindelige kolonihaver, men Hf. Frederikshøj, Mozart, Kalvebod og Ny Kgs. Enghave fungerer som helårsbeboelse. For hovedparten af haveforeningerne har der været tale om de facto status af boligkvarter de sidste 50 år. Den største af haveforeningerne, Hf. Mozart, har i følge foreningens bestyrelse for eksempel haft dispensation til helårsbeboelse allerede fra 1923<sup>4</sup>, fordi den dengang hurtigt voksende by ikke havde billige boliger nok til de mange nye tilflyttere. I øjeblikket pågår en forhandlingsproces med kommunen som beboerne forventer fører til en mere formalisering af bebyggelsens de facto status.

Bebyggelserne har en udpræget selvgroet karakter. Husene er meget varieret i størrelse og kvalitet, ofte bygget i flere omgange med udgangspunkt i noget, som måske blot var et almindeligt kolonihavehus, og nu enten står tilbage som et enkelt værelse i et stort hus eller måske er nedrevet efter det, som så er tilbage, var færdigt. Resultatet er et mere eller mindre hjemmebyggede miniparcelhuskvarter med alt fra sommerhuslignende boliger over fantasifulde huse lig noget af det man kan finde på Chrisitania, til huse som ikke kan skelnes fra almindelige parcelhuse.

Oprindeligt havde beboerne i både det egentlige Kgs. Enghave og i haveforeningerne deres baggrund i arbejderklassen. I løbet af halvferdserne og firserne skifter haveforeningerne karakter. Nu begynder en ny gruppe med rødder i venstrefløjen og alternative miljøer at rykke ind. Vagn Smed, beboer siden slutningen af halvferdserne, udtrykker det på denne måde:

”... der får vi virkelig en udskiftning af haveforeningsbeboerne i de år. Der var flere af min slags, hvad det så ellers er for en slags, der flyttede ind. Folk med en mellemklasse baggrund og alternative politiske forestillinger om, at tingene kunne være anderledes ...”

Samtidig med at kvarteret gradvist ændrer karakter fra et "arbejderklassens Helle-rup" sker der således en modsatrettet udvikling i haveforeningerne. De nye beboere er ofte veluddannede og har ikke den samme arbejderklassebaggrund som det øvrige Kgs. Enghave. Ingvar Knudsen skildrer det på denne måde:

---

<sup>4</sup> Inga Ousager Jensen fra Hf. Frederikshøj.

Det spændende ved Kongens Enghave by, der er jo at det er en af landets mindste bydele, der er delt op i fire skarpt adskilte områder. Bavnehøjkvarteret, Frederiksholmkvarteret, Musikbyen og Havebyerne. [...] Det er dem, der bor i havebyerne, der bestemmer. De har gået længst i skole.”

#### 4.5 Boligerne i Kgs. Enghave

I forhold til boligerne i Kgs. Enghave er især to forhold bemærkelsesværdige. For det første er andelen af ejerboliger lav og andelen af almennyttige boliger usædvanlig høj. Selv om forskellen er udlignet en smule op gennem halvfemserne, er der stadig mere end 50% flere almennyttige boliger i Kgs. Enghave end i København som helhed (Københavns Statistiske Årbog 1993; 1995; 1999).

Ca. halvdelen af boligerne i bydelen er almennyttige. Antallet af ejerboliger i Kgs. Enghave i forhold til København som helhed er imidlertid også faldet, men som det ses ved sammenligning af tabel 1 må dette primært forklares med en stigning i andelen af ejerboliger i København; kun en lille del af dette fald skyldes færre ejerboliger i Kgs. Enghave.

**Tabel 1: Udvikling Kongens Enghave i ejerforhold af boliger i %**

	Ejerbolig	Privat udl.	Almennyttig ABF	Stat og kom.	I alt	
1991*		35,5	48,1	13,4	3,0	100,0
1993	15.5	18.2	51.7	14.6	0.0	100.0
1995	16.2	18.4	51.0	14.4	0.0	100.0
1998	14.6	18.6	49.8	16.9	0.1	100.0

Kilde: Københavns Statistiske Årbog 1991, 1993, 1995 og 1999

\* Privat udlejning og ejerbolig sammen

Disse tal må dog vurderes med det forbehold, at beboelserne i haveforeningerne ikke er medregnet, da de i statistisk sammenhæng ikke regnes som helårsbeboelse. Tallene kan således kun anvendes til en sammenligning af det "rigtige" Kgs. Enghave. Medregnes haveforeningerne, hvor kommunen ejer jorden, men beboerne det, som står på den, ville andelen af ejerboliger stige, og forholdet mellem ejer- og lejerboliger i København og Kgs. Enghave følgelig udlignes. Men da der kun er tale om i alt ca. 400 huse<sup>5</sup> mod det "officielle" Kgs. Enghaves ca. 8000 boliger, altså ca. 5% af det samlede antal boliger, vil der ikke være tale om dramatiske forskydnings.

Oprindeligt blev kvarterets ejendomme opført og siden administreret af Arbejderne Kooperative Byggeförening (AKB), og i nogle få tilfælde Københavns Kommune eller et af de store almennyttige boligselskaber, ABF. I dag har Kommunen imidlertid solgt sine ejendomme fra, enten til private udlejningsselskaber eller til beboerne som andelsboliger (Cowi 2000). Baggrunden for dette frasalg var, at Københavns Kommune havde økonomiske problemer og dermed et behov for øgede indtægter (ibid). Salget ville naturligvis i sig selv på kort sigt hjælpe hertil, men et ændret ejerskab af boligerne kunne også tænkes at føre til en ændring af beboersammensætningen, og dermed også af skattegrundlaget i kommunen. Dette kunne fx være tilfældet, hvis ejendommene blev solgt som andelsboligforeninger, så kom-

<sup>5</sup> Hf. Mozarts bestyrelse og Inga Ousager Jensen fra Hf. Frederikshøj.



mende indflyttere skulle stille med et større indskud og/eller hvis salget førte til en forbedring af lejlighedernes standard i det frasolgte byggeri. I begge tilfælde ville resultatet være større krav til beboernes økonomiske formåen. Sådanne virkninger er dog meget langsigtede (ibid:9), men virkningen vil efter al sandsynlighed være flere ressourcestærke beboere – og flere biler. Da 79% af ejendommene i Kgs. Enghave blev solgt til lejerne på andelsbasis (Cowi 1999:27), kan man altså på længere sigt forvente en sådan udvikling.

Ifølge Remy Kuhre, medlem af bydelsrådet for de konservative og aktiv i kvarterløftets trafikdel, kan man imidlertid allerede nu se symptomerne på en ændret beboersammensætning, i al fald i Bavnehøj-kvarteret:

”Der kommer flere biler her til Bavnehøj, fordi vi er blevet tre andelsboligforeninger rigere. Og de mennesker, de kører i bil. Det kan vi se på vores parkering herude.”

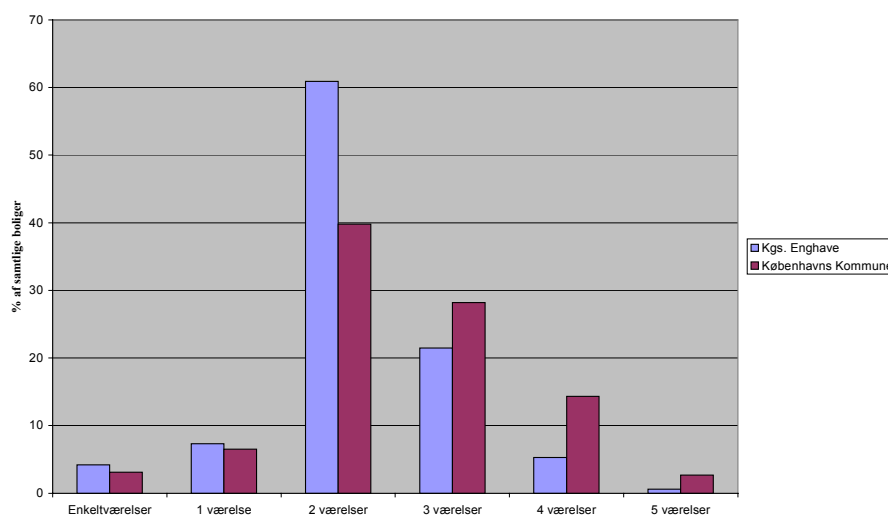
Cowi-consult undersøgte i 1999 hvilken virkning salget har haft i Københavns Kommune under et, og deres rapport underbygger Remy Kuhres iagttagelser. De ændringer man fandt, var forholdsvis beherskede, men det kunne dog konstateres, at de beboere som flytter ind i de frasolgte ejendomme er socio-økonomisk stærkere end de, som flytter ud, og at kriteriet for indflytning i ejendommene er ændret fra sociale til økonomiske og normative (ibid:12). Det er nærliggende at antage, at førstnævnte iagttagelse er en direkte konsekvens af sidstnævnte.

De mange små almenyttige boliger i ”det egentlige Kgs. Enghave” betyder mange med ringe indkomst og gør det lettere for kommunen at anvise boliger til psykisk syge og misbrugere i bydelen. Salget af kommunens ejendomme kan dog modvirke denne tendens.

**Figur 3: Boligernes størrelser Kgs. Enghave og Københavns Kommune**

Kilde: Københavns Kommunes Statistiske Kontor:

Tabel Nr. 5: Københavns Bydele 1999, bind 1



#### **4.6 Mange små toværelses lejligheder**

Det andet bemærkelsesværdige karakteristika er boligernes størrelse i det "rigtige" Kgs. Enghave. Som det fremgår af figur 3 på forrige side er bydelen præget af små, typisk 2 værelseslejligheder. Godt 60% af lejlighederne består af to rum mod knap 40% for København som helhed. Regner man 1 værelses lejligheder og klubværelser mm. med bliver de samme tal ca. 72% mod knap 50% for hele hovedstadskommunen. Boligerne er imidlertid bygget senere end ejendommene i Københavns brokvarterer og bygherrerne var almennyttige andelsboligforeninger, ikke de mere spekulative foretagender, der stod for det meste af byggeriet i de lidt ældre boligområder (se for eksempel Reddersen 1993). Dette afspejler sig i byggeriets kvalitet. En kvalitativ sammenligning viser for eksempel, at forholdsvis få er uden bad sammenlignet med København som helhed. I Kgs. Enghave har 90,5% af lejlighederne bad mod et gennemsnit for hele København på 80,5% og 59,5% på Vesterbro (Københavns Bydele 1999, tabel 9).

## 5. Beboerne i Kgs. Enghave

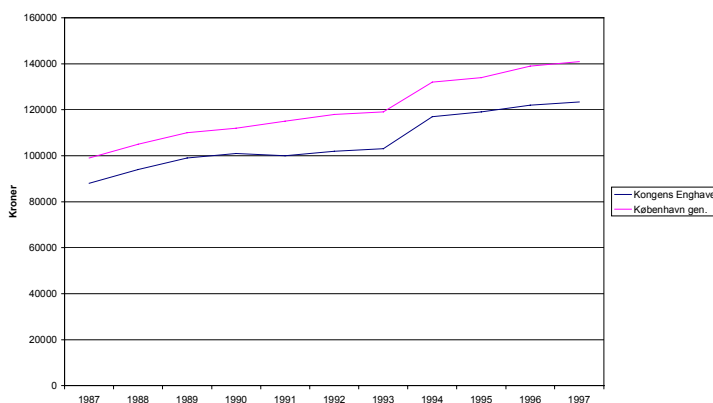
Kgs. Enghave havde 1. Januar 1999 15.396 indbyggere, og er dermed en af Københavns befolkningsmæssigt mindre bydele (Københavns Bydele 1999). Det lave indbyggertal var en af årsagerne til at man valgte netop Kgs. Enghave til et af de områder, hvor der skulle være bydelsforsøg. En anden årsag var byens særlige sociale vilkår. Den store andel af små, almennyttige boliger gør det relativt lettere for lavindkomstfamilier og enlige at finde en bolig i Kgs. Enghave sammenlignet med andre bydele. Og for myndighederne betyder de mange små, almene boliger, at det er nemmere at anvise lejligheder til borgere med sociale problemer:

”På grund af de små boliger er området præget af mange enlige – mange ældre og mange førtidspensionister. Mange psykisk syge og misbrugere er blevet anvist bolig her. Igennem de sidste 20-25 år er Kgs. Enghave blevet præget af stigende sociale problemer og opløsning af traditionelle netværk i familie og lokalsamfund.” (fra kvarterløftets hjemmeside).

Det er derfor ikke overraskende, at den gennemsnitlige skattepligtige indkomst uforandret gennem halvfemserne er noget under gennemsnittet for København (se figur 4). I 1997 tjente gennemsnitskøbenhavneren før skat 140.700 om året (Københavns Statistiske Årbog 1999) . Den gennemsnitlige indkomst før skat var samme år i Kgs. Enghave 123.400, en forskel på 14.3%. I 1995 var den gennemsnitlige skattepligtige indkomst i bydelen 119.000, hvilket gjorde Kgs. Enghave til den fattigste bydel i København målt på indkomst. De nærmeste konkurrenter til denne titel var Vesterbro og Ydre Nørrebro (Københavns Statistiske Årbog 1997), hver med en gennemsnitsindkomst på 122.000. Men som det fremgår af opgørelsen over uddannelse i udvalgte bydele (tabel 6), adskiller både Vesterbro og Nørrebro sig ved at have en forholdsvis stor andel studerende med andre ressourcer og udsigt til en fremtidig indkomstfremgang.

**Figur 4: Gennemsnitlig skattepligtig bruttoindkomst i Kgs. Enghave og København.**

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



Ikke overraskende genfindes billedet når man kigger på formueudviklingen. Familieformuen i Kgs. Enghave er i hele perioden under halvdel af Københavns gennemsnit. I starten af årtiet er den lidt over gennemsnittet fra Vesterbro. I 1996 har dette ændret sig, således at formuen både i Kgs. Enghave og på Vesterbro er ca. 4/10 af det samlede Københavns gennemsnit. Mens den gennemsnitlige formue i København øges, er den samme tendens i Kgs. Enghave faldende.

	1990	1991	1992	1993	1994	1995	1996
Kongens Enghave	46,15	44,23	40,38	41,35	39,42	40,29	39,33
Indre By	241,35	243,27	275,00	282,69	228,85	243,46	265,10
Christianshavn	100,96	125,00	102,88	112,50	112,50	119,33	147,40
Ydre Nørrebro	40,38	42,31	40,38	45,19	29,81	29,33	31,25
Vesterbro	35,58	35,58	30,77	31,73	44,23	46,73	39,13
København Gen.	100,00	93,27	98,08	102,88	100,96	102,31	110,87

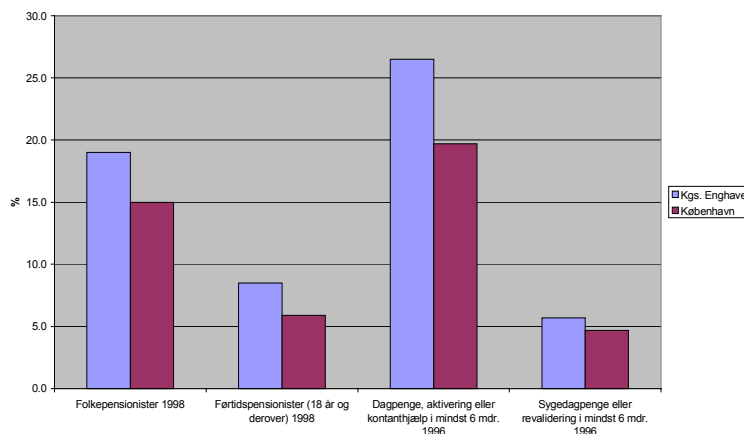
Kilde: Københavns Statistiske Årbog 1992-1999

Dette behøver dog ikke at være et tegn på en fortsat forslumning af bydelen. Som det skal omtales mere udførligt nedenfor, gennemgår Kgs. Enghave i disse år et generationsskifte. De ældre falder på den ene eller anden måde fra og yngre kommer til, hvilket naturligvis bevirker en generelt faldende gennemsnitsalder i bydelen (se figur 6) og dermed flere borgere som endnu ikke har haft tid til at oparbejde en formue. De er måske i nogen tilfælde tværtimod i færd med at optage bolig- og/eller studielån.

## 5.1 Folkepensionister og borgere på dagpenge og sociale ydelser

Samme tendens går igen når man kigger på bydelens andel af ledige og andre overførselsindkomstmodtagere. Når det for eksempel drejer sig om folke- og førtidspensionister har Kgs. Enghave en større andel end det øvrige København. I 1998 var forskellen på antallet af folkepensionister 4 procentpoint (se figur 5). I Kgs. Enghave er, dvs. knap hver 5 borger eller 19% pensionister, imod hovedstadens 15% eller lidt mindre end hver 6. For førtidspensionister var samme tal 8,5% i Kgs.

**Figur 5: Overførselsindkomster i Kgs. Enghave og København gsn.**  
Kilde: Kbh's Statistik 2000C og 1996



Enghave og 6,9% i hovedstaden som helhed, hvilket giver en forskel på 2,6 procentpoint. Kun når det drejer sig om sygedagpenge synes forskellen at være ubetydelig.

Men især forskellen mellem andelen af dagpenge- aktiverings- og kontanthjælpsmodtagere er bemærkelsesværdig. I 1996 modtog 26,5% af beboerne i Kgs. Enghave en af disse ydelser i mere end 6 måneder. Samme år var gennemsnittet for hele København 19,7% (Københavns Statistik 2000A og Københavns Statistiske Årbog 1996, se fig. 5). Eller med andre ord: godt hver fjerde beboer i Kgs. Enghave lever af en af disse midlertidige overførselsindkomster. Den tilsvarende andel for hele København er lidt under hver femte.

Kgs. Enghave er Københavns fattigste bydel. Godt fjerdedel af bydelens beboere lever af overførselsindkomster. For hele København er det lige under en femtedel. Arbejdsløsheden er på 9,4 mod hovedstadens gennemsnit på 6,6. Hver 5. indbygger i Kgs. Enghave er pensionist. I hele København er det lidt mere end hver 7. 40% af københavnere har ikke anden uddannelse end grundskolen. I Kgs. Enghave er det mere end halvdelen, som ikke har en videregående uddannelse.

Dette forhold hænger naturligvis sammen med ledigheden. Det fremgår således af tabel 3, at ledigheden i 1998 lå en tredjedel højere i Kgs. Enghave end i det samlede København. Større ledighed fører naturligvis til, at flere borgere optræder i statistikken over overførselsindkomster. Men det ses også af tallene, at beskæftigelsen i hovedstaden er bedret i årene fra 1993 til 1998. Imidlertid har beboerne i Kgs. Enghave tilsyneladende fået mindre glæde af den generelt bedrede beskæftigelsessituation end de øvrige københavnere. Selv om ledigheden også i Kgs. Enghave er faldet, er der i 1998 næsten 1/3 flere ledige end i hele København mod "blot" ca. 1/6 i 1993 - altså en fordobling af den relative forskel.

**Tabel 3: Befolkningen 18-66 år efter Arbejds-markedstilknytning**

	1.1. 1993		1.1. 1998	
	Ko.Eng.	Københa.	Ko.Eng.	Københa.
<b>I arbejdsstyrken</b>	<b>68.3</b>	<b>74.7</b>	<b>68.7</b>	<b>74.0</b>
<i>Heraf: Beskæftigede</i>	55.7	63.8	59.3	67.4
<i>Arbejdsløse</i>	12.7	10.8	9.4	6.6
<b>Uden for arbejdsstyrken</b>	<b>31.7</b>	<b>25.3</b>	<b>31.3</b>	<b>26</b>
I alt	100	100	100	100

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

Dette efterslæb i Kgs. Enghave kan imidlertid ikke skyldes udviklingen i antallet førtidspensionister. Af tabel 4 fremgår det, at der har været en generel reduktion af personer, som modtog førtidspension i København gennem halvfemserne, og at denne reduktion har været større i Kgs. Enghave end gennemsnitligt i København. Denne relative forskel kan have sammenhæng med det generationsskifte, som bydelen oplever i disse år, og som omtales nedenfor, idet det må forventes, at der er færre førtidspensionister i en generelt yngre befolkning.

Tabel 4: Pensionsrate* for førtidspension					
	1991	1993	1995	1997	1999
Kongens Enghave	18,6	16,0	14,1	11,9	10,6
København generelt	8,8	8,3	8,1	7,4	7,0
Forskel i %	211,4	192,8	174,1	160,8	151,4
*Pensionsraten beregnes som antallet af førtidspensionister i forhold til befolkningen 18-66 år v. årets begyndelse					
Kilde: Københavns bydele, Københavns Statistiske kontor, år 1991, 1993, 1995, 1997 og 1999 (tabel 26)					

Kgs. Enghave har også mange i den erhvervsaktive alder på kontanthjælp. Tabel 5 viser således, at det kun er på ydre Nørrebro der er flere. I kategorien 18 - 24 år er Kgs. Enghave topscorer. I aldersgruppen 30 - 39 år modtog næsten en fjerdedel af bydelens indbyggere kontanthjælp ved årsskiftet 98 - 99. Denne andel blev kun lige overgået af netop Ydre Nørrebro, som også havde en del flere kontanthjælpsmodtagere i alderen fra 40 til 60 år.

**Tabel 5: Kontantshjælpsmodtagere efter alder og bydel i andel af befolkningen, pr. 31.12.1998.**

	Under 18 år	18-24 år	25-29 år	30-39 år	40-59 år	60-66 år	67 år og derover	Modtagerrate	
								i alt	18-66 årige
<b>Bydel</b>	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.	pct.
1. Indre By	0.2	8.3	6.7	7.3	5.7	1.5	0.3	5.1	6.4
2. Christianshavn	0.2	13.5	11.6	16.7	11.3	2.4	0.4	9.8	12.6
3. Indre Østerbro	0.2	9.4	7.1	8.4	7.0	1.7	0.1	5.8	7.6
4. Ydre Østerbro	0.2	11.6	9.9	12.9	8.4	1.4	0.2	6.7	9.8
5. Indre Nørrebro	0.1	18.2	15.4	19.3	15.9	2.9	1.1	12.4	16.7
6. Ydre Nørrebro	0.3	15.5	14.3	24.8	19.4	5.0	2.0	13.7	18.1
7. Vesterbro	0.2	15.8	12.7	18.3	16.5	5.3	0.4	12.6	15.4
<b>8. Kongens Enghave</b>	<b>0.1</b>	<b>20.3</b>	<b>17.7</b>	<b>24.3</b>	<b>14.1</b>	<b>2.1</b>	<b>0.3</b>	<b>12.4</b>	<b>17.6</b>
<b>Enghave</b>									
9. Valby	0.3	15.3	13.5	17.0	10.6	1.9	0.4	8.7	12.9
10. Vanløse	0.2	11.9	8.5	9.6	6.5	1.1	0.1	5.5	8.1
11. Brønshøj-Husum	0.3	18.7	20.3	20.9	10.0	2.4	0.2	8.9	14.6
12. Bispebjerg	0.1	17.2	16.2	22.7	14.3	2.2	0.3	11.4	16.5
13. Sundby Nord	0.2	16.4	15.4	20.5	14.1	2.9	1.0	11.7	15.9
14. Sundby Syd	0.1	16.6	14.8	15.5	8.9	1.6	0.3	8.5	12.2
15. Vestamager	0.0	14.7	9.9	15.4	11.0	2.6	0.2	9.3	12.1
<b>København i alt<sup>1</sup></b>	<b>0.2</b>	<b>15.2</b>	<b>13.0</b>	<b>17.0</b>	<b>11.2</b>	<b>2.3</b>	<b>0.4</b>	<b>9.5</b>	<b>13.2</b>
København i alt <sup>1</sup> 1997.	0.2	16.7	14.0	17.6	11.0	2.3	0.4	9.9	13.8

<sup>1</sup> Inkl. personer uden for inddeling. Kilde: Indkomst og bydel 2000, Tabel 2,6 Københavns Statistik, Internet-version

Bydelens særlige karaktertræk viser sig også, når man kigger på uddannelsesnivea-  
et. Lidt mere end halvdelen af beboerne har ikke anden uddannelse end folkesko-  
len, hvilket er væsentligt over gennemsnittet i hele København. Som det ses, ligger  
de to øvrige ovenfor nævnte lavindkomstbydele også højt her, men samtidig er der  
en hel del flere studerende og højtuddannede i disse bydele. I Kgs. Enghave er  
17,3% af befolkningen under uddannelse, hvilket er mere end de 14,6 i den mere  
velhavende og bilstærke bydel, Vanløse, men pænt mindre end Vesterbros 24,3%.  
Både Vesterbro og Nørrebro har således en større andel af studerende end Køben-  
havngennemsnittet, mens Kgs. Enghave ligger en smule under trods de mange  
små, "studentervenlige" boliger. Tillige er der langt flere højtuddannede, på Vester-  
bro og Indre Nørrebro - endda pænt over hele byens gennemsnit - mens andelen i  
Kgs. Enghave er en af de laveste i København.

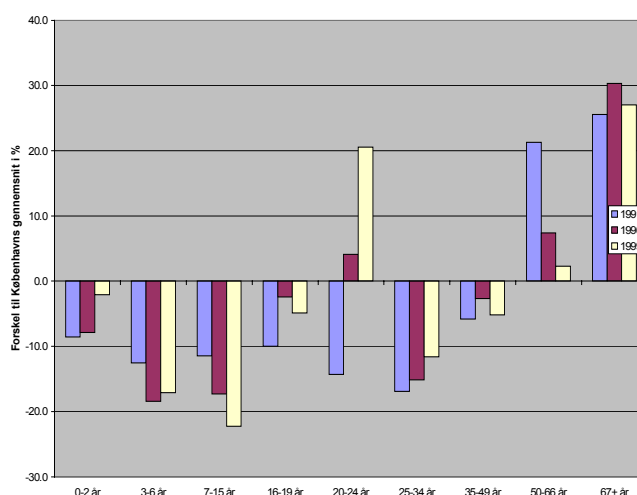
**Tabel 6:** Uddannelsesniveau og indtægt, udvalgte bydele og hele København 1998  
(indtægt 1997) Procentvise fordeling

	Kgs. Enghave	Ydre Nørre- bro	Indre Nørre- bro	Vester- bro	Vanlø- se	Hele Køben- havn
Grundskole	52,7	41,5	40,5	39,7	31,0	38,6
Almen gymnasial udd	9,8	16,6	16,7	18,7	9,6	13,0
Erhvervsgymna- sial udd	2,6	3,0	2,6	2,7	2,6	2,7
Erhvervsfaglig uddannelse	22,9	18,4	15,4	16,1	30,2	22,7
Kort videregåen- de uddannelse	3,2	4,2	4,8	4,4	6,7	5,2
Mellemlang vide- regående uddan- nelse	4,4	7,5	8,1	7,2	10,5	8,1
Lang videregåen- de uddannelse	4,3	8,7	11,9	11,3	9,4	9,6
I alt	99,9	99,9	100	100,1	100	99,9
Heraf under ud- dannelse	17,2	24,6	23,6	24,3	14,6	19,1
Gennemsnitlige bruttoindkomst 1000kr	142	152	147	152	187	168
indtægt hos til- flyttere	138	133	137	140	170	152
Indtægt hos fra- flyttere	171	177	173	172	200	187
Kilde: Københavns Statistiske kontor: Københavns bydele 1999, December 1999, Tal nr. 5 og 6, tabel 15 og 34.						

## 5.2 Et sølvbryllupskvarter under afvikling

Ikke overraskende afspejler den høje andel af pensionister af forskellig art og det moderat lave antal studerende, at en stor del af Kgs. Enghaves beboere tilhører de ældre generationer. Figur 6 viser således, at de ældre generationer er stærkt overrepræsenteret i forhold til det øvrige København. Men det ses også at der er sket en forskydning i løbet af halvfemserne. Figuren viser de forskellige aldersgruppers relative procentvise størrelse i forhold til gennemsnittet i Københavns Kommune for årene 1991, 1996 og 1999. Mens det i starten af årtiet helt entydigt var generationerne over de halvtreds, som dominerede, er det i dag kun de ældre over pensionsalderen, som er overrepræsenterede. Samtidig er underrepræsentationen af aldersgruppen fra 20 til 24 år vendt til en overrepræsentation, og antallet af småbørn samt unge i alderen 16 til 19 år steget til kun lidt under bygennemsnittet.

Figur 6: Alderssammensætningen i Kgs. Enghave i forhold til København



Dette er en ganske naturlig udvikling. Det har hidtil været almindeligt, at en bydel har en jævn udvikling i retning af ældre og ældre borgere i ca. halvtreds år (Reddersen 1993). Herefter sker der almindeligvis et generationsskifte.

Kgs. Enghave oplever i disse år et generationsskifte. Andelen af ældre falder og andelen af studerende og børnefamilier stiger. Dette kan forklare det relative fald i den gennemsnitlige formue.

De små lejligheder i Kgs. Enghave tilsiger at nytillflytterne er yngre enlige og kun i mindre omfang børnefamilier, selv om de ovenfor diskuterede tal altså også peger på en vis stigning i antallet af småbørn. Og det er da også det billede der viser sig, når man kigger på udviklingen i familiestørrelser over samme årrække. Både i København og Kgs. Enghave er der markant flere 1 personers familier, men overvægen er noget større i Kgs. Enghave. I begge tilfælde består over halvdelen af husholdningerne af bare en person, men mens tendensen er svagt stigende i Kgs. Enghave er den faldende, om end lige så svagt, i København.

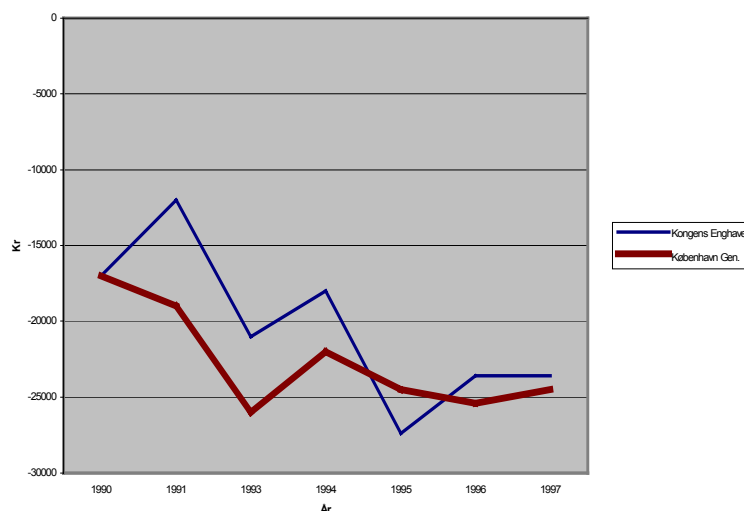


	1 beboer		2 beboere		3 beboere		4+ beboere	
	Kgs. Enghave	København	Kgs. Enghave	København	Kgs. Enghave	København	Kgs. Enghave	København
<b>1991</b>	59.6	54.7	27.9	29.5	7.5	9.0	5.0	6.9
<b>1995</b>	61.8	54.6	25.4	28.5	7.4	9.4	5.4	7.5
<b>1999</b>	62.2	53.6	24.2	28.3	7.7	9.6	5.9	8.6

Københavns statistiske årbog, 1991, 1995, 1999; tabel A 4.05

Boligtallene for Kgs. Enghave peger imidlertid heller ikke på, at det er på bekostning af børnefamilier, hvilket ovennævnte demografiske udvikling altså også netop peger på. Husstande med 3, 4 eller flere medlemmer er uændret eller svagt stigende, mens der er et markant fald i husstande med netop 2 personer.

Figur 7: Forskel i skattepligtig indtægt for tilflyttere og fraflyttere  
Kilde: Københavns Statistiske Årbog 1991-1999 (Tabel A.8.06)



Udviklingen i hovedstaden er generelt mere entydig. Her ser man over hele linien en svag bevægelse i retningen af flere større husstande. Kgs. Enghave skiller sig således ud ved i stigende grad at have flere enlige, selv om også antallet af store husstande er svagt stigende, måske fordi generationsskiftet fører til flere børnefamilier i kvarteret.

Et blik på tilflytterne og fraflytternes indtægt afslører, at der løbende sker et "kapitaldræn" ud af bydelen (se figur 7). De, der flytter til er gennemgående mindre velhavende end de, som flytter fra Kgs. Enghave. Umiddelbart er dette vel ikke overraskende; tendensen er den samme for hele København. Det er højst tænkeligt, at dette billede afspejler en generel tendens til, at man flytter til storbyen, når man flytter hjemmefra og påbegynder sin uddannelse og/eller sit voksenliv, og væk fra byen igen, når man er godt i gang med at tjene penge og ønsker at bruge dem på bedre bolig, familieliv og lys og luft.

## 6. Kvarterets trafik og trafikudvikling

En anden grund til at forlade storbyen, især den del af den, som hedder Kgs. Enghave er trafikken. Kgs. Enghave er som følge af trafikforholdene i dag præget af ganske væsentlige støjgener, sikkerhedsproblemer og barriereeffekter.

Problemerne er især massive omkring P. Knudsensgade og Ellebjergvej. Den voldsomme trafik skaber en stor barriereeffekt, og både støj- og luftforureningsgenerne er betydelige. Blandt de godt 500 gader i København, hvor der beregnes trafikstøj, ligger P. Knudsensgade i top 25 med et støjniveau på 73,30dB. Til sammenligning er grænseværdierne for udendørs trafikstøj for nyetablering af industriområder max. 65dB og for boligområder 55dB (Kbh's Kommune 1997:123). P. Knudsensgade overstiger således ikke bare retningslinierne for støjbelastning af boligområder, men også hvad man anser som acceptabelt for industriområder! Tillige er luftforureningen med NO over den vejledende grænseværdi på  $135\mu\text{g}/\text{m}^3$  (Københavns Kommune, Vej & Park 2000).

I tabel 12 nedenfor ses et udvalg af de 50 mest støjbelastede gader i København. Alle gader i Kgs. Enghave er medtaget sammen med de øvrige 50 mest støjbelastede gader, hvor der også er boliger. Nummeret til venstre viser gadens placering efter støjniveau. Af disse 50 gader ligger 9 i Kgs. Enghave bydel.

Tabellen illustrerer forskellige forhold. Det er naturligvis markant, at en lille bydel får så mange gader med i en sådan opgørelse. Derudover er det tydeligt, at støjproblemerne er blandt de værste i byen. Gadestøjen på P. Knudsensgade er således sammenlignelig med motortrafikvejen "Bispeengbuen", som ganske vist er forsynet med støjskærm, men passerer et andet boligkvarter i 2 sals højde. Kun 8 boliggader i København er mere støjbelastet end P. Knudsensgade, og i alle tilfælde er der tale om nogle af byens største og mest trafikerede indfaldsveje. Endelig kan man også se, at trafikmængde og støj ikke følges ad. Således er støjniveauet på Vigerslev Alle højere end den langt mere trafikerede Ågade på Frederiksberg.

Kgs. Enghave er en af de mest trafikbelastede bydele i København. Mere end 500 af bydelens boliger ligger i med et højere støjniveau end de nu gældende grænseværdier for nyetablerede gader i industriområder. Mere end 80% af bydelens boliger ligger i gader med et højere støjniveau end de nu gældende grænseværdier for nyetablerede boliggader.

Støjbelastningen i Sydhavnsgade er med sine 73,00 sammenlignelig med P. Knudsensgade, men her er kun ganske få boliger, og gaden er ikke på samme måde en "canyon" med tæt bebyggelse på begge sider. Der er derfor ikke den samme tendens til læ og til at bilernes udstødningsgasser derfor bliver liggende i længere tid. Det kan forklare at luftforureningen her er lavere.

Tabel 8: udsnit af de 50 mest støjbelastede gader i København. Kilde: Miljøkontrollen 1995						
	Gadenavn	Strækning	dB	Trafik	Bydel	Boliger
48	Tomsgårdsvej		72,0	28.600	Bispebj.	374
<b>46</b>	<b>Ellebjergvej</b>	<b>Sjælør boul.-Stubmøllev.</b>	<b>72,2</b>	<b>33.800</b>	<b>Engh.</b>	<b>170</b>
<b>43</b>	<b>Vasbygade</b>	<b>Kalvebod bryggebelvedere</b>	<b>72,6</b>	<b>33.000</b>	<b>Engh.</b>	<b>0</b>
<b>42</b>	<b>Vigerslev Alle</b>	<b>Enghavev. – Vesterfælledv.</b>	<b>72,6</b>	<b>19.100</b>	<b>Engh.</b>	<b>0</b>
39	Gl. Køge Landev.	Vigerslev alle – Ellebjergv.	72,8	24.400	Valby	110
33	H.C. And. Boul.	Jarmers Pl. – Rådhuspl.	73,0	51.200	Dity	38
<b>32</b>	<b>Sydhavnsgade</b>	<b>Scandiag. – sjællandsbroen</b>	<b>73,0</b>	<b>35.100</b>	<b>Engh.</b>	<b>6</b>
<b>31</b>	<b>Vasbygade</b>	<b>Belvedereg. – teglholmshg.</b>	<b>73,1</b>	<b>35.100</b>	<b>Engh.</b>	<b>6</b>
29	Ålholmvej	Roskildev. – Peter Bangsv.	73,2	16.500	Vanløse	94
28	Bispeengbuen		73,3	49.300	Nrb/Frb	120
<b>27</b>	<b>Ellebjergvej</b>	<b>Stubmøllev. – Gl. Køge L.</b>	<b>73,3</b>	<b>33.800</b>	<b>Engh.</b>	<b>1</b>
<b>25</b>	<b>P. Knudsenbg.</b>		<b>73,3</b>	<b>30.700</b>	<b>Engh.</b>	<b>341</b>
23	Ågade	Jagtvej. – Bispeengbuen	73,4	54.600	Nrb/Frb	169
<b>21</b>	<b>Vigerslev Alle</b>	<b>Vesterfælledv. – Carlsberg</b>	<b>73,5</b>	<b>19.100</b>	<b>Engh.</b>	<b>0</b>
20	Fredensgade		73,7	49.300	Nrb/Øbr	127
19	Gyldenløvesg.	N. Farimagsg. – N. Søg.	73,7	62.800	City	102
17	Holbækmotorv.		74,0	40.900	Valby	0
16	Sallingvej	Godthåbsv. – Rebildv.	74,0	46.500	Vanløse	130
13	Ågade	Hans Egedeg. – Jagtvej	74,3	46.500	Nrb/Frb	151
12	Lyngbyvej	Haraldsg. – Rovsingg.	74,6	63.300	Øbr.	329
9	H.C. Andersens Boul.	Rådhuspl. – Stormg.	75,0	59.400	City	44
8	Lyngbyvej	Ryparken – Kommgr.	76,1	65.100	Øbro	
<b>5</b>	<b>Sjællandsbroen</b>		<b>76,1</b>	<b>65.100</b>	<b>Engh.</b>	<b>0</b>
1	Amagermotorv.		83,1	58.400		0

Det forhold, at der ikke er en direkte sammenhæng mellem trafikmængde og støjbelastning illustreres ligeledes med al ønskelig tydelighed af nedenstående tabel, hvor gaderne i Kgs. Enghave er ordnet efter trafikmængden i 1999. De 15 lejemaal i Teglholmsgade er således næsten lige så støjplagede som de 170 i den langt mere trafikerede Ellebjergvej. Desværre for beboerne på Mozartsvej viser beregningerne også, at det trafikfald der har været fra 5.400 til 3.700 biler i hver retning mellem 1989 og 1999 ikke har ført til støjreduktion.

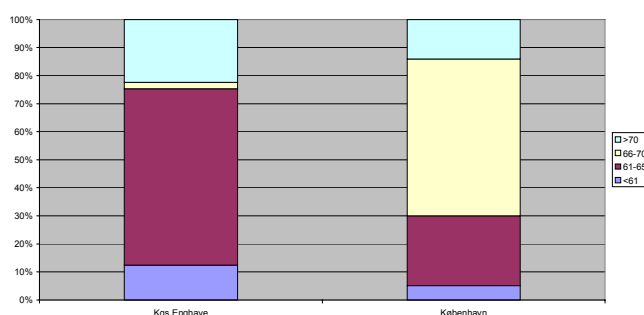
Gadenavn og delstrækning	dB efter fælles nordisk model		Uheld	Trafik i 1000, begge retninger		Antal boliger
	Støj 1994	Støj 1999		1989	1999	
Borgm. Chr. Gade, fra Mozarts Pl. – Sydhavnsgade	56,5	55,7	19	0,9	0,9	127
Fragtvej	62,5	62,6	0	1,3	1,3	1
Borgm. Chr. Gade, fra Ellebjergv. – Mozarts Pl.	61,2	60,4	15	2,6	2,8	160
Mozarts Pl.				5,4	3,7	12
Mozartsvej	62,2	62,2	17	5,4	3,7	111
Sluseholmen	70,7	68,2	2	6,6	5,0	0
Bådehavnsgade	68,6	63,1	10	5,3	5,3	18
Stubmøllevvej	63,7	63,8	8	5,3	5,4	71
Sjælør boul. Nord	60,9	62,0	23	8,4	6,3	809
Borgbjergsvej	62,8	63,6	28	4,9	7,1	440
Teglholmsgade fra Vasby- byg. – Vestre Teglgade	69,6	68,7	9	7,1	7,9	15
Sydhavnsgade fra Vasby- gade – Scandiag.	69,5	69,6	5	19,0	17,3	37
Sydhavns Plads	67,9	68,2	3	19,9	17,3	37
Vigerslev alle	68,4	69,9	5	19,0	17,3	37
	72,0	73,5				
Scandiagade fra Vasbygade – Sydhavns Pl.	70,3	71,2	3	19,9	18,6	1
P. Knudsens Gade	73,3	73,3	27	34,5	35,5	341
Ellebjergvej i Kgs. Enghave.	71,9	72,2	24	38,9	38,1	170
Sjællandsbroen	75,0	76,1	26	33,3	49,4	0
Sydhavnsgade- fra Scandiag. - Sjællandsbroen	72,0	73,0	9	35,6	49,4	6

Figur 8 på næste side viser, at Kgs. Enghave udskiller sig fra det øvrige København ved at have en relativt større andel af boliger med særlig høj støjbelastning, mens boliger med mere moderat trafikstøj forekommer relativt hyppigere i det øvrige København. Forklaringen herpå er tofold. Ganske vist er Kgs. Enghave overordentligt plaget af gennemkørende trafik fra de store indfaldsveje. Det er det forhold, som giver bydelen sin overvægt i meget støjplagede boliger. Men efter åbnin-

gen af Centrumforbindelsen har der ikke i bydelen været nogen større fordelingsgader af samme karakter som for eksempel Vester- eller Nørrebrogade. Disse gader ligger begge i mellemklassen med en støjbelastning på mellem. 67 og 70 dB (Københavns Miljøkontrol 1999). Til gengæld er der stadig en del støjgener ad bydelens hovedstrøg, Stubmøllevej-Mozartsvej-Borgbjergvej og på Borgmester Christiansgade mellem Mozarts Plads og Sjælør Boulevard. Da der her også er mange boliger, giver det en stor gruppe lejligheder med moderate støjgener.

**Figur 8: Støjplagede boliger i Kgs. Enghave og i København som helhed 1999**

Kilde: Kbh's miljøkontrol 1999



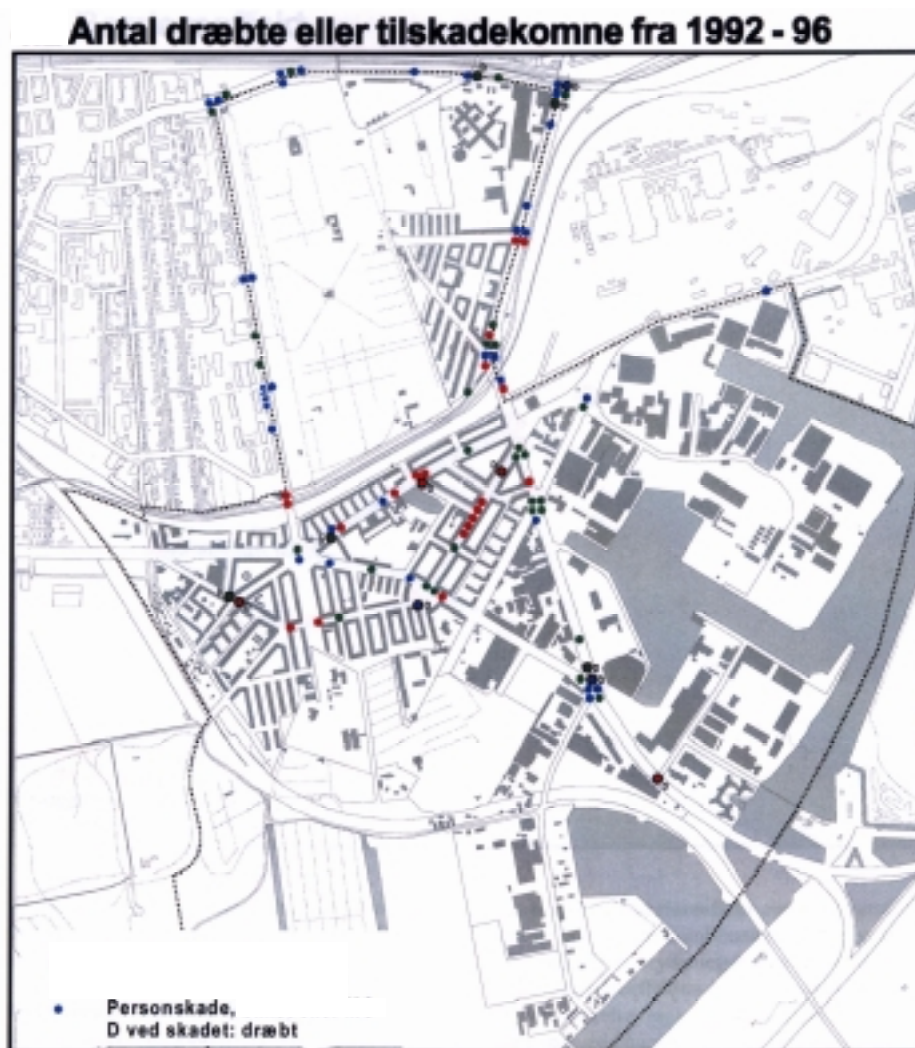
## 6.1 Sikkerhed og barrierer

En anden kilde til daglig gene er den barriere-effekt store trafikmængder skaber. Barriereeffekten vurderes af Københavns Kommunes Vej og Parkafdeling dels ud fra trafikmængden, hastighedsbegrænsningen og gadens bredde og udformning, dels ud fra en vurdering af behovet for at krydse gaden (Københavns Kommune, Vej & Park 2000). Når trafikken på Sydhavnsgade ikke anses at skabe barriereproblemer, selv om passage fra Kgs. Enghave by til de tilstødende havneområder generes, skyldes det således, at man fra Kommunens Vej og Park-afdeling ikke vurderer, at der er det store behov for at krydse gaden. Beboersamtalerne godtgør for så vidt denne antagelse, men man kan ikke udelukke, at en ikke- oplevet barriereeffekt her netop er årsagen til, at havnen ikke er attraktiv som rekreativt område for bydelens beboere. Det er derfor ikke utænkeligt at nemmere adgang til havnearealerne kunne føre til, at havnen i højere grad fik plads i beboernes bevidsthed som et potentielt attraktivt rekreativt område.

Derimod er det kommunens opfattelse at P. Knudsensgade og Ellebjergvej udgør en stor barriere for krydsning. Her er det opfattelsen, at gaden kun lader sig krydse i de lysregulerede fodgængerfelter. Strækningen Stubmøllevej- Mozartsvej- Borgbjergvej vurderes af Vej og Park til at udgøre en moderat barriere. Dette betyder, at gaderne kan krydses i hele deres længde, men at det er risikabelt for mindre børn og at det må ske, når der er ophold i trafikken. Dette har selvfølgelig især betydning på den del af strækket, hvor der er mange handlende på begge sider.

Sikkerhedsproblemerne er ikke overraskende koncentreret om de samme gader, hvor der er identificeret barriereeffekter, og her i nogen grad koncentreret omkring krydsene. Bemærkelsesværdigt er det imidlertid, at det tilsyneladende ikke er trafikmængden alene, som er bestemmende for antallet af færdselsuheld med personska-

de. Figur 9 viser antallet af dræbte og tilskadekomne i perioden fra 1992 – 1996. En simpel sammentælling viser, at der er i samme størrelsesorden ulykker på strækket Stubmøllevvej- Mozartsvej- Borgbjergvej som på P. Knudsensgade - Ellebjergvej og Sydhavnsgade taget hver for sig, til trods for at der her er betydeligt mere trafik. På det interne hovedstrøg kom 15 mennesker således til skade i perioden, imod 11 på den stærkt kritiserede P. Knudsensgade og Ellebjergvej og 18 i Sydhavnsgade.<sup>6</sup>



**Figur 9**

<sup>6</sup> Ulykkerne i krydset ved Borgbjergvej/Sydhavnsgade er her talt med i Sydhavnsgade.

Det er også værd at notere sig, at der ofte ikke er overensstemmelse mellem objektivt målte belastninger og beboernes oplevelse af trafikken. Bortset fra målene for barriereeffekter, hvor man netop har søgt at indregne den subjektive faktor, er der således flere forskelle mellem hvad man kan måle og hvad folk, der færdes til dagligt i kvarteret giver udtryk for. Således nævner stort set alle de mennesker vi har talt med i bydelen<sup>7</sup> P. Knudsensgade som et både farligt og støjplaget sted, mens kun ganske få omtaler Sydhavnsgade i det hele taget (se afsnittet ”Trafikoplevelse i Kgs. Enghave”). På samme måde er det en udbredt opfattelse, at krydset ved Mozarts Plads er farligt, mens ingen nævner Borgbjergvej overfor posthuset hvor der sker langt flere ulykker med personskaade.

Denne diskrepans mellem oplevet og faktisk farlighed er imidlertid ikke usædvanlig. Tilsvarende iagttagelser er gjort i et studie af trafikforhold i Odense fra 1993, og igen i en analyse af oplevede og registrerede trafikproblemer på Amager i København fra 1998 (Københavns Kommune 1998:4ff). I undersøgelsen fra Odense bemærkes det, at en strækning hvor der i følge objektive data er mange ulykker, ikke beskrives som farlig af beboerne (Cowi 1993:5). Af Amager-undersøgelsens grafiske fremstilling fremgår det at der her i de fleste tilfælde er overensstemmelse mellem målinger af massive problemer og borgernes oplevelse af trafikproblemer. Men i en del tilfælde opgiver informanterne især barriereproblemer og uønsket trafik, hvor disse ikke er objektivt målbare. Omvendt registreres en del problemer, hvor informanterne ikke opgiver problemer. Her er der typisk tale om støjgener, men også barriereeffekter og sikkerhedsproblemer.

Forholdet mellem oplevelse og objektiv målbar trafikrisiko og barriereeffekt peger på et paradoksalt forhold. Stress som følge af oplevet trafikalt risiko kan øge agtpågivenheden og dermed formindske antallet af tilskadekomster. Meget voldsom trafik kan skabe en mental barriere som afholder folk fra overhovedet at overveje at bruge et bestemt område og dermed fra at opleve trafikken som gene det pågældende sted.

Det kommunale mål for barriereeffekt rummer to problemer. For det første tages der ikke højde for muligheden for systematisk hastighedsoverskridelser, fx. på lange lige vejstykker. Og for det andet, og måske vigtigere, er den sidste faktors skønmæssige præg også problematisk. For hvis den kommunalt identificeret barriereeffekt skyldes, at kommunens folk ikke har kunnet identificere et krydsningsbehov ud fra bebyggelsens karakter og for eksempel indkøbssteder, ja så viser en anden beboeroplevelse, at man har overset noget. Eller hvis det omvendte er tilfældet, kan det pege på at ovennævnte paradoks er i spil, dvs. at en barrierevirkning har fået beboerne til at opgive et område.

Et tilsvarende paradoks kan være på spil hvad angår diskrepansen mellem trafikmængde og oplevede og faktiske sikkerhedsforhold. Andelen af bløde, udsatte trafikanter kan være højere i bydelens indre gader netop fordi de oplever de store veje som farligere. Det høje antal ulykker her afspejler således ikke nødvendigvis at disse gader er farligere, men at der er flere udsatte trafikanter, der kan komme til skade. Andre farlige steder, som fx Sydhavnsgade kan have lille plads i de lokale beboeres bevidsthed fordi den primært er færdselsåre for trafikanter på vej mellem den indre by og Vesterbro mod Amager og Centrumforbindelsen. Beboerne i Kgs. Enghave

---

<sup>7</sup> I efteråret 2000 og foråret 2001 blev der foretaget en række interview med især trafikpolitisk aktive borgere i bydelen. Disse interview vil blive omtalt i en senere publikation.

har sjældent tvingende grunde til at færdes her; især de bløde trafikanter med ærinde ud af bydelen støder først til ved Sydhavns plads eller Sjællandsbroen.

Men andre faktorer kan også spille ind. Netop oplevelsen af utryghed kan modvirke ulykker, og følelsen af tryghed kan betyde slækket agtpågivenhed. Virkningen heraf vil netop være, at der i nogen tilfælde kan optræde et omvendt forhold mellem informanternes identifikation af risikofyldte strækninger og de faktiske ulykkestal. Som ovenfor anført nævner de fleste for eksempel Mozarts Plads som et utrygt sted, men ikke Borgbjergvej ved Posthuset, hvor der er sket flere personskader. Begge steder er lokaliteter internt i kvarteret hvor mange beboere har deres daglige gang.<sup>8</sup>

## 6.2 Hvem larmer og hvem lytter?

**Tabel 10:** Privatbiler efter Københavns bydele 1.1.2000.

personer boliger				Privatbiler pr. 1.000	
Bydel	Privatbiler	Personer	Boliger	personer	boliger
Vesterbro	4111	34841	19410	118	212
Indre Nørrebro	3724	31093	16998	120	219
Ydre Nørrebro	5422	40973	23128	132	234
<b>Kongens Enghave</b>	<b>2074</b>	<b>15515</b>	<b>9760</b>	<b>134</b>	<b>213</b>
Sundby Nord	5901	40201	23764	147	248
Vestamager	1152	7451	4815	155	239
Christianshavn	1455	9130	4764	159	305
Bispebjerg	6329	39031	23897	162	265
Indre Østerbro	8294	45574	26855	182	309
Ydre Østerbro	6793	35495	21039	191	323
Valby	8621	44657	24147	193	357
Sundby Syd	9030	45278	24584	199	367
Indre By	5295	26312	15720	201	337
Brønshøj-Husum	8606	39657	19580	217	440
Vanløse	8517	37330	20848	228	409
I alt 279309 172 305	85324	495699 <sup>1</sup>	279309	172	305

<sup>1</sup> Inkl. 3.161 personer uden for inddeling.

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

Det kan forekomme indlysende logisk, at især trafikgenerne på de store veje skyldes trafikanter uden tilknytning til Kgs. Enghave. Det er der imidlertid ikke noget særegent eller mærkeligt i; det må jo også formodes, at billisterne fra Kgs. Enghave færdes en del steder, hvor de blot er på vej forbi. Mere interessant er det derfor at

<sup>8</sup> Netop dette sidste forhold indgår i følge Vej og Park, når Københavns kommune laver trafikplanlægning. På trafikseminarerne i kvarterløftregi var en del af den information, man gav beboerne således, at for eksempel etablering af fodgængerfelter i nogen tilfælde kunne føre til flere tilskadekomne, fordi et fodgængerfelt kan skabe en falsk følelse af tryghed.



undersøge om bydelens beboere kører særligt meget i bil. Og som det fremgår af tabel 10, er grundlaget for at antage dette ikke ligefrem overvældende. For hver 1000 indbyggere er der 134 biler, hvilket vil sige at der er en bil for hver ca. 7,4 mennesker. I Vanløse, den mest bilrige bydel er det tilsvarende tal 228 biler for hver 100 mennesker eller en bil for hver ca. 4,3 indbyggere. De eneste bydele, hvor bil-ejerskabet er mindre end i Kgs. Enghave er "studentebydelene" Vester- og Nørrebro, hvor der, foruden en stor andel ufaglærte, også er mange kommende og nuværende højtudannede. Bemærkelsesværdigt er det i den sammenhæng, at bil-bydelen Vanløse scorer lavere både på ufaglærte og højtuddannede end de "bilfattige" brokvarterer (se tabel 6).

**Tabel 11:** Ind- og udpendling og samlede antal arbejdspladser i Kgs. Enghave

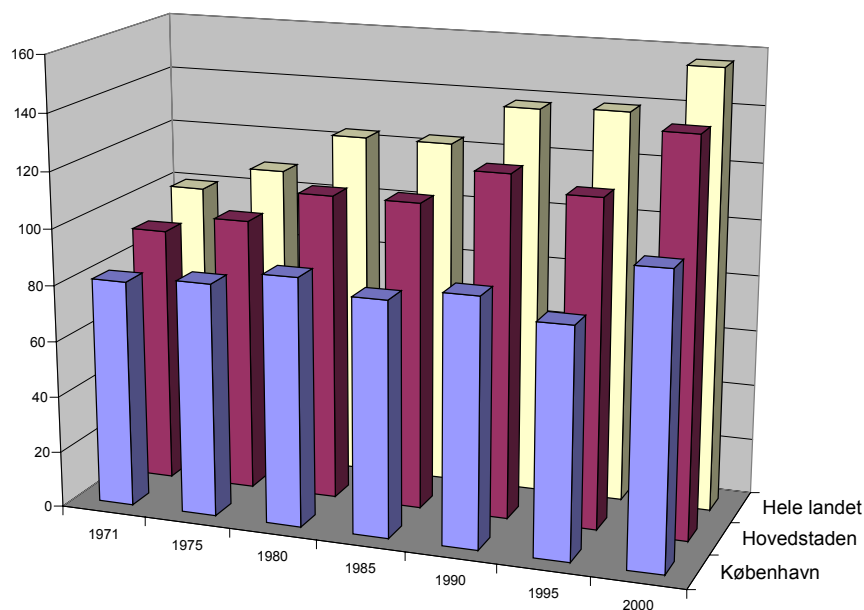
	Samtlige udpendlere	Samtlige indpendlere	Samtlige bosatte beskæftigede	Samtlige arbejdspladser
<b>1.1. 1990</b>	4072	6679	4609	7216
<b>1.1. 1997</b>	5474	9416	6119	10061
<b>Ændring i %</b>	34,4	41,0	32,8	39,4

Kilde: Københavns Statistiske Årbog 1992 og 1999(tabel A 10.09)

Et kig på pendlingen ind og ud af kvarteret peger på den samme skævhed. Selv om antallet af beboere, som pendler ud af kvarteret er steget op gennem halvfemserne, givetvis fordi flere har fået arbejde (jfr. tabel 3) og måske også bil, så er der stadig flere, som pendler ind end ud af kvarteret. Og forskellen er endda øget, hvilket formentlig hænger sammen med etablering af de nye højteknologiske arbejdspladser langs Sydhavnsgade, den såkaldte "guldskyst". Som også uddannelsesstatistikken lader ane, er det ikke just i Kgs. Enghave disse arbejdspladser rekrutterer deres

**Figur 10: Indregistrerede biler pr. Indbygger. Hele landet 1971 er sat til 100**

Kilde: Orientering fra København Kommunes statistiske kontor Nr. 25, 15 august 2000: bilbestanden i København.



medarbejdere. Selv om man antager, at samme procent af både ind- og udførelse har valgt bil, hhv. tog og bus som transportmiddel, vil der alligevel være flere udførelse, som kører ind i kvarteret end omvendt. Og at dømme efter antallet af bilejere i Kgs. Enghave må man endda formode, at en større andel af de, som pendler ud af kvarteret, gør det med tog og bus.

Det samme gælder givetvis for København som helhed. Bilejerskabet er lavere for byen København end for hovedstaden som helhed, og igen lavere her end i det øvrige Danmark. Som det fremgår af ovenstående tal (figur 10) er det et billede, som har været uforandret igennem de sidste 30 år (Kbh's Statistisk 2000E).

## 7. Konklusion

Kgs. Enghave var oprindeligt et velfungerende boligkvarter med boliger af høj standard og tidssvarende kvalitet. Det var prototypen på den planlagte velfærdsby.

I dag fremstår boligmassen i Kgs. Enghave utidssvarende og i nogle grad også nedslidt, og bydelen lider under nogle af de største trafikgener i København. Samtidig er Kgs. Enghave i dag den bydel i København med den laveste gennemsnitsindkomst pr. indbygger. Det forhold fører ikke overraskende til en af de laveste andele af bilejere pr. indbygger i byen – og dermed i Danmark. Det er således i høj grad andres trafik, borgerne i Kgs. Enghave er generet af.

Som omtalt indledningsvis er der lang tradition for at undersøge udviklingen i en række indikatorer på velfærd i Danmark. Hidtil har interessen for trafikale problemer som en faktor, som kan forringe levevilkårene imidlertid ikke haft den store interesse. Set i lyset af ovenstående er det påfaldende, at den stund trafik synes at spille en ikke uvæsentlig rolle i den bolig-sociale segregering i Kgs. Enghave, og rimeligvis også andre steder.

## Litteratur

Allardt, Erik: Att ha, att älska, att vara. Om välfärd i Norden. Uppsala : Argos, 1975.

Andersen, John; Hovgaard, Gestur; Jensen, Søren H.: The Politics of Ambivalence and Gambling in Copenhagen. GEP report #3, 2000. Department of Development and Planning. Aalborg University. [www.i4.auc.dk/gep/](http://www.i4.auc.dk/gep/)

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

Berge, Guro:: Velfærd og Mobilitet. Identifisering og analyse av segmenter i befolkningen med ulik reiseaktivitet. TØI rapport 442/1999. Transportøkonomisk Institutt, Stiftelsen Norsk senter for samferdelsesforskning, Oslo 1999.

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

Bjørnskau, Torkel: Trafikk som katalysator for segregasjonsprosesser. Paper til Nordisk By- og boligforskningsseminar 28/9 29/9 2000. Transportøkonomisk institutt (TØI), Oslo 2000.

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

Bourdieu, Pierre: Language and Symbolic Power. Polity Press, Cambridge 1991.

Bourdieu, Pierre: Outline of a Theory of Practice. Cambridge University Press, Cambridge 1977

Bourdieu, Pierre: What makes a Social Class? On the Theoretical and Practical Existence of Groups, i Berkeley Journal of Sociology #32, 1987.

COWI Consult: Virkningerne af salget af København Kommunes beboelsejendomme solgt gennem Ejendomsselskabet TOR I/S. Baggrundsrapport. Marts 2000.

Danmarks Statistik (Redigeret af Else Marie Kjerkegaard): Levevilkår i Danmark. Statistisk oversigt 1976. Danmarks Statistik; Socialforskningsinstituttet, København 1976.

Danmarks Statistik: Statistisk årbog 1970. København 1970.

Danmarks Statistik: Statistisk årbog 1980. København 1980.

Danmarks Statistik: Statistisk årbog 1990. København 1990.

EU: Vurdering af livskvalitet i EU's regioner og byer : teoretisk begrebsdannelse, traditionelle og nye indikatorer : endelig rapport. Luxembourg : Kontoret for De Europæiske Fællesskabers Officielle Publikationer, 1999

Flyvbjerg, Bent: Rationalitet og Magt. Det konkrètes videnskab. Akademisk forlag, 1991.

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

Hjorthol, Randi: Mobility and Modernity. Paper præsenteret ved Nordisk Transportforums workshop: Driving Forces of Mobility i Stockholm, 16-17 November 2000.

Jensen; Mette: Ungdom, mobilitet og miljø – unge bymenneskers forestillinger om mobilitet, bilisme og miljø. Paper, fremlagt på seminar: Sociologien i det 21. århundrede, Sociologisk Institut, København 24 – 26 august 2000.

Kiiskilä, Kati: intet paper, kun fremlagt på mobilitetsseminar i Stockholm.

Københavns Kommune, Vej & Park: Handlingsplan for trafikafviklingen i København 2000 – 2005. Kort udgave til brug ved Bygge- og Teknikudvalgets temamøde d. 23. August 2000.

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

Københavns Kommune: Orientering fra Københavns Kommunes Statistiske Kontor: Sammenhængende Socialstatistik 1996.

Københavns Kommune: Trafikplan for Amager. Fase 2. Analysenotat: Analyse af oplevede og registrerede trafikproblemer. Københavns Kommune 1998.

Københavns Kommunes Miljøkontrol 1995: Støj og Luftkvalitet i København.

Københavns Kommunes Miljøkontrol 1999: Støjliste gader i København 1999, leveret i fotokopi, ikke publiceret.

Københavns Statistik 1999A: Københavns Statistiske Årbog 1999, tabel A 8.04.

Københavns Statistik 1999B Københavns Kommune statistiske kontor: Københavns Bydele 1999, Tal fra Københavns Kommune Statistiske kontor, Tal nr. 5 og 6, December 1999.

Københavns Statistik 2000A: Indkomst og bydel 2000, Tabel 1,4, Internet-version

Københavns Statistik 2000B: Københavns Statistiske Årbog 1991-1999. (Tabel A 8.06)

Københavns Statistik 2000C: Orientering fra Københavns Kommune Statistisk Kontor: Indkomstforhold i Københavns bydele 1998, Nr. 18. 9. juni 2000 <http://www.sk.kk.dk/Netpubl/netpubl00.htm> , link 09.06, 18.

Københavns Statistik 2000D: Orientering fra Københavns Kommune Statistisk Kontor: Indkomstforhold i København bydele 1998. Nr. 18. 9. juni 2000.

Københavns Statistik 2000E: Orientering fra Københavns Kommune Statistisk Kontor: Bilbestanden i København 2000. Nr. 25, 15 august 2000.

Københavns Statistiske Årbog 1991 – 2000.

Kongens Enghave Bydel: Kvarterløft I Kgs. Enghave. Kvarterplan 1998. Kongens Enghave Bydel, Kvarterløftsekretariatet Kgs. Enghave og Byfornyelsesselskabet i København, København 1998.

Kvarterløft i Kgs. Enghave(b): Statusnotat 2000 Kvarterløftprojektet i Kgs. Enghave: Lidt om hvor kvarterløftprojektet er lige her og nu.

Kvarterløft i Kongens Enghave(a): Statusnotat 2000.

Kvarterløftets hjemmeside: <http://www.kvarterloeft.dk/>

Kvarterløftsekretariatet i samarbejde med byfornyelsesselskabet København: Hvidbog. Byfornyelsesbehov for etageejendomme i Kgs. Enghave. Maj 1999.

Ministeriet for offentlige arbejder, Vejdirektoratet: Motorveje i Københavns sydvestegn. København, august 1973.

Næss, Petter; Jensen, Ole B.: Boligløkalisering og transport i Frederikshavn. skriftserie Nr. 256, Aalborg Universitet, Institut for Samfundsudvikling og Planlægning, Ålborg 2000.

Nash, Chris; Sansom, Tom; Still, Ben: Regional Science and Urban Economics, forthcoming. Omtalt på konferencen Trafikdage på Ålborg Universitet 2000, ikke offentliggjort endnu.

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

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

Thulin, Eva; Vilhelmson, Bertil: ICT, work-related activities and travel. Artikel i Networks and Communication Studies, NETCOM, Vol 14, #1-2, 2000.

Vejdirektoratet: Rapport vedrørende Holbækmotorvejens indføring i København. 1974.

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

Walzer, Michael: Radical Principles. Reflections of an Unreconstructed Democrat. Basic Books inc, New York 1980.

## 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

**Research Paper no. 7/99**

Helle Sundgaard Andersen, Lotte Jensen, Birgit Jæger, Karina Sehested, Eva Sørensen  
Roles in transition! Politicians and Administrators between hierarchy and network.

**Research Paper no. 8/99**

Catharina Juul Kristensen & Søren Vøxted  
Hvorfor tager faglærte ufaglært arbejde?

**Research Paper no. 1/00**

Birgit Jæger  
SCOT in Action

**Research Paper no. 2/00**

Leopold Galicki  
Det Sociologiske Værksted

**Research Paper no. 3/00**

Anders Mathiesen  
Nyliberalismen – og de 'stærke' ledere

**Research Paper no. 4/00**

Eva Sørensen & Jacob Torfing  
Kompetenceudvikling i Danmark

**Research Paper no. 5/00**

Susana Borrás  
Science, technology and innovation in European Politics

**Research Paper no. 6/00**

Lars A. Engberg

Social housing in Denmark

**Research Paper no. 7/00**

John Andersen  
Køn, klasse og ligestilling

**Research Paper no. 8/00**

Anne Reff Pedersen, Svend Bayer og Nina Middelboe  
En præsentation af KIT  
- At arbejde med kvalitative interview via lyd

**Research Paper no. 9/00**

Povl A. Hansen och Göran Serin  
Industrins teknologistruktur i Öresundsregionen

**Research Paper no 10/00**

Jesper Jespersen  
ØMUéns politiske økonomi

**Research Paper no 11/00**

Jesper Jespersen  
Makroøkonomisk teori og ØMUén

**Research Paper no 12/00**

Lars Fuglsang  
Three perspectives in science, technology and society studies (STS) in the policy context

**Research Paper no 13/00**

Jacob Torfing  
Velfærdsstatens diskursivitet



**Research Paper no 14/00**

Christel Stormhøj  
Feminist politics after poststructuralism

**Research Paper no 15/00**

Anders Chr. Hansen  
Critical Assumptions in Estimation of Non-Renewable Resource Capital Consumption

**Research Paper no 16/00**

Anders Chr. Hansen  
Environmental Kuznets Curves and some Danish Experiences

**Research Paper no 17/00**

Ada Scopola  
Marketing In the Electronic Marketplace: A Complementarity Approach

**Research Paper no 18/00**

Povl A. Hansen & Göran Serin  
Lavteknologiske produktioner, materialer, innovationer og konkurrenceevne.  
- eksempler fra den danske metalemballageindustri

**Research Paper no 1/01**

Karina Sehested  
Price stickiness and consumption hedging

**Research Paper no 2/01**

Sven R. Larsson  
Price stickiness and consumption hedging

**Research Paper no 3/01**

Helle S. Andersen  
What role does trust play in network sterring?

**Research Paper no 4/01**

Urban Policy, Social Polarisation, Ørestaden, Empowerment, Social Inclusion

**Research Paper no 5/01**

Hans Aage  
Transition til demokrati og velfærd