

Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave

Af PhD Stipendiat,

Trine Nordgaard Fotel,

Roskilde Universitetscenter

Institut for samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi

Bygning 23.2,

Postboks 260,

4000 Roskilde

Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave

I dette paper påvises de ofte oversete sammenhænge mellem biltrafik, levevilkår og velfærd. Der peges i forlængelse heraf på det frugtbare i at sammentænke transportforskningen med levevilkårs- og velfærdsforskningen, hvilket kan bidrage til en bæredygtig og socialt orienteret by- og trafikplanlægning.

Paperet bygger på resultaterne fra forskningsprojektet "Trafik, levevilkår og velfærd i Kgs. Enghave"¹. Forskningsprojektets formål var at belyse den lokale sammenhæng mellem mobilitet, trafikregulering og levevilkår, samt at analysere processerne med lokal mobilisering omkring de trafikrelaterede problemer². Metodisk blev der udført et detaljeret casestudie af forholdene i Kgs. Enghave, samt en spørgeskemaundersøgelse, kvalitative interview og deltagerobservation. I det følgende rapporteres primært resultaterne fra spørgeskemaundersøgelsen.

Transport- og levevilkårsforskningen

Dele af transportforskningen beskæftiger sig med biltrafikkens sociale bivirkninger, hvilket blandt andet gør sig gældende for forskning i støj, ulykker og sundhed. Biltrafikken influerer dog langt bredere på menneskers levevilkår i hverdagen og nærmiljøet og der er behov for systematisk at udvikle indikatorer, der belyser sammenhængene mellem trafikregulering, mobilitet og lokale levevilkår og som kan anvendes i planlægningsprocesser.

I de seneste år har sociologer og samfundsforskere i stigende grad sat fokus på mobilitetens indflydelse på menneskers hverdagsliv og en egentlig mobilitetssociologi er under etablering (for eksempel Urry, 2000; Beckmann, 2001; Jensen, 2001; Bauman, 2001). Ofte fremhæves den polarisering som stigende mobilitet medfører. Lidt forenklet er der tale om at de mobile samfundsgrupper får del i den magt og information og de ressourcer, som i stigende grad skabes i netværk kloden rundt. De immobile samfundsgrupper er derimod ofte mere bundet til bestemte lokaliteter og må bære omkostningerne fra elitens mobilitet. I Danmark hænger for eksempel bilejerskab nøje sammen med personers bruttoindkomst (Orientering fra

¹ Forskningsprojektet var støttet af Transportrådet og blev udført fra efteråret 2000 til foråret 2002. Lektor John Andersen var leder af projektet, mens Lars Bohn var forskningsassistent og undertegnede videnskabelig medhjælp på projektet. Alle fra Institut VIII, Roskilde Universitetscenter. Se også projektets hjemmeside: www.enghavetrafik.dk. Tak til John Andersen for værdifulde kommentarer til dette paper.

² Processerne omkring mobilisering, empowerment og magt er analyseret i flere af projektets rapporter og vil ikke blive uddybet her. Der henvises til projektets research papers no. 06/01; no. 03/02; no. 04/02, som findes på web-adressen: www.ssc.ruc.dk/workingpapers/. Specialet *Rum, magt og mobilitet, et studie af trafik- og bypolitiske forandringsprocesser i Kgs. Enghave* (Fotel, 2002), er udkommet som bog ved Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi RUC, og kan rekvireres ved henvendelse til trinen@ruc.dk. Ved udgangen af 2002 udkommer bogen *Empowerment i Storbyens rum* (Andersen et al., 2002) på Gyldendals Forlag, hvori kapitlet "Kampen om byens rum" (Andersen og Fotel, 2002) analyserer empowermentprocesser og lokal trafikplanlægning.

Københavns Kommune, 2000). En trafikpolitik og en bystruktur som favoriserer biltransport favoriserer derfor bestemte befolkningsgruppers mobilitetsinteresser.

Dansk levevilkårsforskning har kun i mindre grad haft fokus på den måde gener og ressourcer i nærmiljøet påvirker menneskers levevilkår. Den første af de tilbagevendende statistiske analyser "Levevilkår i Danmark" dokumenterede tydeligt at højere indkomstgrupper var mindre støj- og forureningsbelastet og havde flere rekreative arealer og faciliteter i den umiddelbare bolignærhed (Hansen, 1978). Sådanne nærmiljø-indikatorer eller "stedbundne levevilkår" inkluderes desværre ikke i de seneste levevilkårsundersøgelser (se for eksempel Bonke, 1997).

Resultaterne fra Kgs. Enghave underbygger, hvorfor der er behov for at opprioritere begrebet om "stedbundne levevilkår" og i forbindelse hermed fokusere på de ulige magtforhold som over tid påvirker udformningen af det fysiske rum samt den politiske og administrative regulering af trafikstrukturer.

Kgs. Enghave

På mange måder er forholdene i Kgs. Enghave paradoksale og ekstreme³ og der er en koncentration af sociale, økonomiske og trafikrelaterede problemer. Blandt andet er der en stor mængde gennemkørende trafik, samtidig med at der er relativt få bilejere bosiddende i bydelen. Bydelen har også den laveste bruttoindkomst pr. indbygger i København.



Kort 1: Kgs. Enghave og Holbækmotorvejens forløb. Holbækmotorvejen er markeret med en sort prikket linie og bydelsgrensen for Kgs. Enghave med en sort streg. (Egen bearbejdning af kort fra Topografisk Atlas, 1995).

To af de fire største indfaldsveje til København, Holbækmotorvejen og Kalvebodbroen/Amagermotorvejen-Sydhavnsgade løber igennem Kgs. Enghave, og dagligt kører over 90.000 biler igennem bydelen.

³ Med reference til Flyvbjergs (1991) diskussion af fordelene ved case-studier, giver en ekstrem, kritisk og multivariert case som Kgs. Enghave, mulighed for i særlig grad at undersøge hvordan sammenhængene mellem trafik- og levevilkår kommer til udtryk.

Holbækmotorvejen blev anlagt i 1968, i en tid hvor byplanlægningen var præget af væksttanker og planer om store trafikprojekter. Mange beboere i Kgs. Enghave betragter anlæggelsen af Holbækmotorvejen og den trafikstigning den medfører på Ellebjergvej og P. Knudsens Gade i Kgs. Enghave, som starten på bydelens forfald. Blandt andet blev vejtræerne langs P. Knudsens Gade fældet og forhaverne til gadens stuelejligheder eksproprieret.

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

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

Der er ikke blevet mindre trafik i Kgs. Enghave siden Vejdirektoratet skrev deres rapport og det er netop trafikens svært målbare, men ikke desto mindre meget reelle gener, som jeg illustrerer i det følgende.

Spørgeskemaundersøgelsens udformning

Spørgeskemaet blev sendt til 664 personer fordelt på tre næsten lige store boligområder i Kgs. Enghave. Boligområderne har forskellig fysisk og socio-økonomisk profil og forskellige trafikforhold. Vi forventede derfor forskellige oplevelser af bydelens trafikforhold i de tre områder, som er:

- P. Knudsens Gade: Her kører dagligt over 35.000 biler. Den gennemsnitlige bruttoindkomst for personer over 15 år er cirka 140.000 kr. Der er flere udenlandske statsborgere og flere arbejdsløse end i de to andre boligområder.
- Borgmester Christiansens Gade: Indtil 1988 kørte der dagligt 37.000 biler gennem gaden, mens der i dag kører 2.800 biler. Den gennemsnitlige bruttoindkomst for personer over 15 år er cirka 140.000 kr. Der er flere modtagere af overførselsindkomster og flere enlige, pensionister og ældre, end i de to andre boligområder.
- HF Frederikshøj: I modsætning til de to andre områder har beboerne i det helårsbeboede haveforeningsområde stort set kun deres egen trafik. De fleste huse ligger ydermere ud til smalle stier, hvor der ikke kan køre biler. Den gennemsnitlige bruttoindkomst for personer over 15 år er cirka 180.000 kr. Der er flere børnefamilier end i de to andre boligområder.

(Danmarks Statistik, 2001).



Kort 2: De tre delområder i Kgs. Enghave. (Egen fremstilling).

Blandt de 375 personer som svarede på spørgeskemaet, var svarprocenten højest i HF Frederikshøj (66% mod cirka 52% i de to andre områder). Fraregnet de som ifølge Post Danmark var ubekendt efter adressen, blev svarprocenten på i alt 59,6%. Svarprocenten er god, blandt andet når man tager i betragtning at spørgeskemaet var langt⁴.

Den generelle oplevelse af bydelen

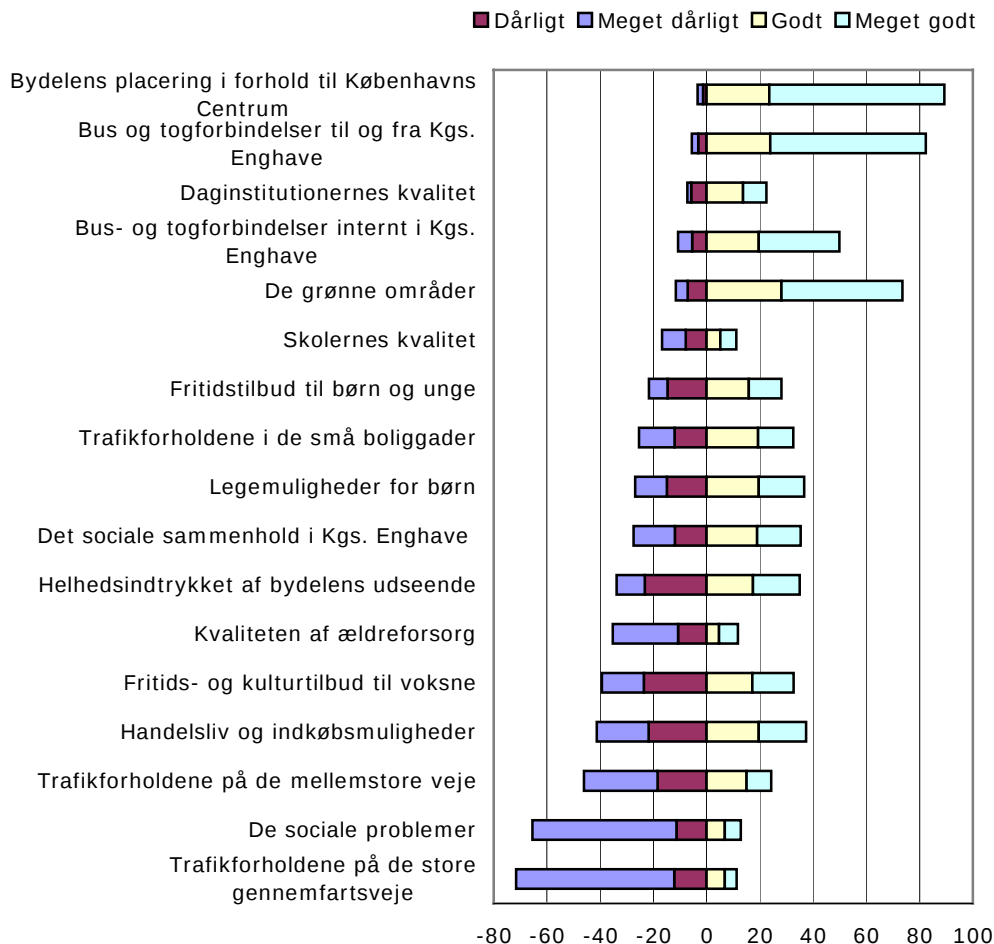
Adspurgte om hvad der generelt er *godt* i bydelen svarer mange respondenter at:

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

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

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

⁴ Der er lidt flere kvinder end mænd som har svaret (59% og 41% mod 51% og 49% i Kgs. Enghave som helhed); lidt flere personer over 34 år og opefter, ligesom de højere indkomstgrupper er overrepræsenterede (46% af dem med en personlig bruttoindkomst på over 200.000 kr. mod 27% i Kgs. Enghave som helhed). Det er især gruppen med en personlig bruttoindkomst under 90.000 som er underrepræsenteret. Man kunne forvente at denne svarfordeling giver mere kritiske svar, men der er ikke stor forskel mellem indkomstgrupper eller køn og så svarmønstrene.



Figur 1: Vurdering af hvad der generelt er godt og dårligt i Kgs. Enghave. Procent. (Spørgeskema; n=347). Procenttallene summerer ikke til 100% da svarkategorierne "ved ikke" og "hverken eller" er udeladt.

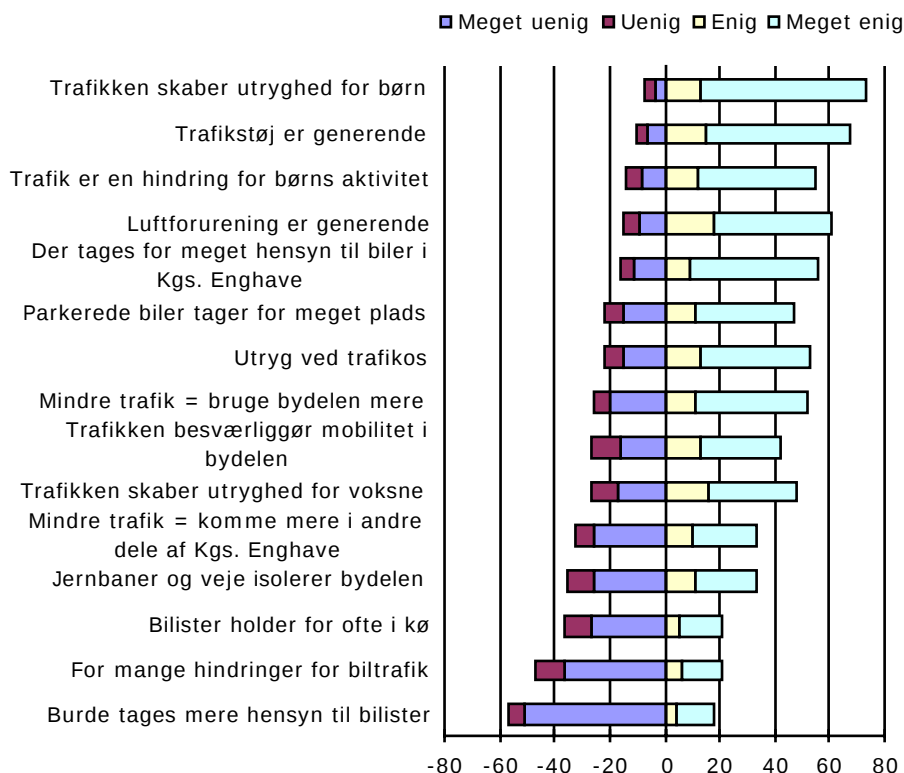
Tallene bekræfter tidligere undersøgelser, hvor beboere i Kgs. Enghave også angav trafikforholdene på de overordnede veje som det største problem i bydelen (Kgs. Enghave, 1998a; Kgs. Enghave, 1998b). Samtidig er det tydeligt at mange respondenter også opfatter koncentrationen af sociale problemer som problematisk.

Daglige trafikrelaterede gener

Adspurgte om bydelens trafikforhold svarer mange respondenter at:

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

Omvendt angiver omkring 20% at byplanlægningen i København bør tage mere hensyn til bilister. I denne gruppe er der lidt flere bilejere og lidt flere mænd.



Figur 2: Vurdering af trafikforhold i Kgs. Enghave, 2001. Procent. (Spørgeskemaundersøgelse; n=345). Procenttallene summerer ikke til 100% da svarkategorierne "ved ikke" og "hverken eller" er udeladt.

Respondenterne i P. Knudsens Gade er ikke overraskende meget mere generet af biltraffiken end respondenterne i HF Frederikshøj og Borgmester Christiansens Gade: Over 70% mener at trafikstøj og/eller luftforurening er generende udendørs; at trafikken skaber utryghed for børn og at mindre trafik vil medføre øget brug af bydelen.

For 80% af respondenterne i P. Knudsens Gade har trafikstøjen den konsekvens, at de åbner vinduerne mindre end de ellers ville have gjort. 60% forstyrres ved samtaler, læsning og lytning til radio/TV. Halvdelen bliver stresset af gadestøjen, mens omkring 20% har svært ved at sove og bruger boligens rum anderledes end det oprindeligt var tænkt. Disse gener er alle meget mindre i Borgmester Christiansens Gade og næsten ikke eksisterende i HF Frederikshøj.

Respondenternes angivelse af, at mindre trafik vil medføre øget brug af bydelen, ligger i forlængelse af den forskning som peger på at konsekvensen af øget biltrafik igennem et boligområde, er besværliggørelse af den sociale kontakt (Gehl, 1996; Appleyard, 1981).

50-60% af respondenterne angiver at de føler sig utrygge i et eller flere af bydelens store kryds samt ved færdsel i P. Knudsens Gade (n=345). Utryghed er en reel og daglig levevilkårsforringelse, som ofte medfører en agtpågivende adfærd og reduceret mobilitet. Graden af utryghed kan derfor ikke altid aflæses i de politiregistrerede ulykkesstatistikker. Utrygheden er blandt andet årsag til at mange forældre bruger tid på at ledsage deres børn til

skole og fritidsaktiviteter, selvom disse er i en alder hvor de under bedre trafikforhold, godt kunne gå selv.

Trafikforhold som segregeringsfaktor

Beboernes flytteønsker og faktiske flytninger, er størst i den mest trafikbelastede gade i bydelen. Dette bekræfter de undersøgelser som peger på at trafikrelaterede problemer medvirker til segregation, det vil sige en rumlig opsplitning efter sociale, økonomiske og kulturelle karakteristika (blandt andet Sand Bloch, 1997; Bjørnskau, 1999; Hansen 1978). KÅS-data fra Danmarks Statistik viser, at flyttefrekvensen i år 2000 er over dobbelt så høj i Kgs. Enghave som i København generelt:

	Antal personer fraflyttet i år 2000	%
Kgs. Enghave	2619	17%
København	35.813	7%

Tabel 1: Fraflytning af danske og udenlandske statsborgere fra Kgs. Enghave og Københavns Kommune i år 2000. Fraflytningsprocenten er beregnet ved at dividere med befolkningstallet pr. 1.1. 2001. (Danmarks Statistik, 2001).

Den årlige fraflytningsfrekvens er ydermere cirka dobbelt så høj i P. Knudsens Gade som i de to andre delområder. Det er især interessant i forhold til Borgmester Christiansens Gade som har samme boligstruktur som P. Knudsens Gade, men netop ikke samme trafikstruktur:

	Antal personer fraflyttet i år 2000	%
P. Knudsens Gade	89	20%
Borgmester Christiansens Gade	42	11%
HF Frederikshøj	29	8%

Tabel 2: Fraflytning af danske og udenlandske statsborgere fra tre boligområder i Kgs. Enghave i år 2000. Fraflytningsprocenten er beregnet ved at dividere med befolkningstallet pr. 1.1. 2001. (Danmarks Statistik, 2001).

Tallene er behæftet med den usikkerhed at Kgs. Enghave er en lille bydel sammenlignet med København og folk skal derfor ikke flytte så langt, for at flytte ud af bydelen. Tesen om at trafikbelastning kan fremme en høj flyttefrekvens bekræftes dog af spørgeskemaets resultater. Her svarer 9% at de har overvejet at flytte til et andet sted i Kgs. Enghave og 28% at de ønsker at flytte til en anden by eller bydel. 58% har ikke flytteplaner og 5% ved ikke (n=353).

Generelt nævner 28% støj og andre gener fra vejtrafikken som årsag til at de ønsker at flytte, mens 21% nævner de sociale problemer i bydelen. 56% af de som bor i P. Knudsens Gade ønsker at flytte og størstedelen nævner de trafikrelaterede gener som begrundelse. 84% af respondenterne i HF Frederikshøj har *ikke* overvejet at flytte. De angiver at boligen passer dem godt og at der er gode naboer og god stemning. Kun 13% i HF Frederikshøj ønsker at flytte og angiver overvejende at årsagen ikke har noget med forhold i Kgs. Enghave at gøre. Kombineres disse tal med at omkring en tredjedel af respondenterne i P. Knudsens Gade har boet der mindre end 5 år, gives der belæg for at konkludere, at dårlige trafikforhold får folk til at flytte.

Mobilisering for forandring

På trods af den høje flyttefrekvens i bydelen, er der mange politiske ressourcer og et omfattende trafikpolitisk engagement. En lokal Agenda 21-gruppe, Kvarterløftet, et trafikplansamarbejde med Københavns Kommunes Vej & Park, det nu nedlagte Bydelsråd, boligforeninger og lokalavisen, har dannet base for en bred mobilisering omkring bydelens trafikforhold. Trafikpolitisk har man især arbejdet for at nedsætte hastigheden på de større indfaldsveje i bydelen til 50 km/t; sænke hastighedsgrænserne internt i bydelen; etablere en rundkørsel og et grønt strøg igennem bydelen samt sikre bedre stiforbindelser og bedre mobilitetsforhold for børn, ældre og cyklister (Vej & Park, 2001; Kgs. Enghave Bydel, 1998).

12% af respondenterne angiver at have været trafikpolitisk aktive (deltaget i møder, skrevet breve, henvendt sig til offentlig myndighed og lignende) indenfor de sidste 12 måneder (n=347). Af disse bor halvdelen i P. Knudsens Gade som også er den mest trafikbelastede gade i bydelen. Blandt de trafikpolitisk aktive er der lidt flere som ikke ejer en bil og lidt flere som har været udsat for en trafikulykke. Kvinder er generelt mere lokalpolitisk aktive end mænd.

Beboerne ønsker gennem trafikpolitisk arbejde at ændre fordelingen af trafikrelaterede gener i Hovedstadsområdet og sætte spørgsmålstejn ved, hvor meget trafik der er ønskeligt i ens nabolag, selv når man bor i en storby. På trods af dette, er beboernes ønsker til forandring forholdsvis moderate. Holdningen om at *"Man kan ikke få bilerne væk"* findes hos mange og afspejler hvordan biltrafikkens fremkommelig bliver betragtet som et uundgåeligt faktum der ikke kan stilles spørgsmålstejn ved.

De kvalitative dele af forskningsprojektet uddyber de lokale aktørers erfaringer med at ændre ved trafikforholdene (Andersen og Nordgaard, 2001; Fotel, 2002). Rationalerne i trafikpolitikken på nationalt, regionalt og kommunalt niveau skaber en regulering af trafikken, som helt ned i de små detaljer afspejler magtforholdet mellem mobilitetsformerne. Det bevirker, at hensynet til biltrafikkens *fremkommelighed* ofte vinder over hensynet til andre mobilitetsformer og hensynet til social- og miljømæssig *bæredygtighed*.

Konklusion

Studiet af forholdene i Kgs. Enghave viser at:

- Der er en tydelig og multidimensionel sammenhæng mellem trafikvolumen, trafikregulering og individers levevilkår. Det drejer sig blandt andet om støj, forurening, stress, begrænset brug af boligen, indskrænkede mobilitetsmuligheder for børn og voksne, mindre udendørs aktivitet, samt utryghed og utryghedsminimerende hverdagslivsstrategier.
- Generende trafikforhold påvirker befolkningens flyttemønstre og bykvarterers forfalds- og fornyelsesprocesser.
- Der er *generel enighed* om de trafikrelaterede bivirkninger på tværs af faktorer som køn, indkomstgrupper og bilejerskab, mens børnefamilier ofte skiller sig ud som mere kritiske.
- Der er et godt potentiale for mobilisering omkring en forandring af trafikforholdene, men

samtidig en del skepsis for om en forandring kan ske. Oplevelse af barrierer skaber afmagt og frustration.

De her illustrerede sammenhænge kan bidrage til udviklingen af et socialt bæredygtighedsbegreb på transportområdet (Adams, 2000), idet de peger på nødvendigheden af at udvikle indikatorer der indfanger det brede samspil mellem mobilitet og levevilkår. Det kan for eksempel dreje sig om at fartgrænserne i skole- og boligområder sættes til højst 30 km/t, de eksisterende grænseværdier for støj overholdes og svage trafikanters mobilitetsmuligheder opprioriteres.

Samtidig er det vigtigt at praktisere en positiv særbehandling af byområder, der både er socialt belastede og hårdt trafikbelastede. Kgs. Enghave er et eksempel på behovet for, og udfordringerne i, at udvikle en tværsektoriel og borgerinddragende planlægningspraksis, hvor trafikregulering er tænkt systematisk ind i Kvarterløft og andre bypolitiske tiltag.

Referencer

- Adams, John (2000) "The social implications of hypermobility" in OECD *Environmentally Sustainable Transport*. [http://www.oilis.oecd.org/oilis/1999doc.nsf/LinkTo/env-epoc-ppc-t\(99\)3-final-rev1](http://www.oilis.oecd.org/oilis/1999doc.nsf/LinkTo/env-epoc-ppc-t(99)3-final-rev1).
- Andersen, John et al., (2002) *Empowerment i Storbyens Rum*. Gyldendals Forlag. *Forthcomming*.
- Andersen, John og Nordgaard, Trine (2001) *Kampen om rummet - om trafikpolitik og kvarterløft i Kgs. Enghave*. Research Paper no. 03/02. <http://www.ssc.ruc.dk/workingpapers/>.
- Andersen, John og Fotel, Trine N. (2002) "Kampen om byens rum" in Andersen, John et al. (2002) *Empowerment i Storbyens Rum*. Gyldendals Forlag.
- Appleyard, Donald (1981) *Livable Streets*. University of California Press, Berkeley/Los Angeles/London.
- Bauman, Zygmunt (2001) *Liquid Modernity*. Cambridge: Polity Press.
- Bekcmann, Jörg (2001) *Risky Mobility*. Ph.D.-dissertation, Department of Sociology. University of Copenhagen.
- Bjørnskau, Torkel (1999) "Trafikkens betydning for bomiljøet" Forprosjekt til forskningsprogrammet *Bolig og levekår* Transportøkonomisk Institut, Notat nr: 1149. Oslo.
- Danmarks Statistik (2001) *KÅS-data (Kommune Års Service)*. *Kørsel på tre boligområder i Kgs. Enghave*. Kode 258, 259, 260, 261.
- Fotel, Trine N. (2002) *Rum, magt og mobilitet, et studie af trafik- og bypolitiske forandringsprocesser i Kgs. Enghave*, Institut for Samfundsvidenskab og Erhvervsøkonomi RUC. <http://www.ssc.ruc.dk/workingpapers/>.
- Gehl, Jan (1996) *Livet mellem husene: udeaktiviteter og udemiljøer*. 4. udg. København: Arkitektens Forlag.
- Hansen, Erik Jørgen (1978) *Fordelingen af levekårene, Bind 1. Teori, metode og sammenfatning*, Socialforskningsinstituttet. Publikation 82. København: Teknisk Forlag.
- Jensen, Mette (2001) *Tendenser i tiden: en sociologisk analyse af mobilitet, miljø og moderne mennesker*. Frederiksberg: Samfundslitteratur.
- Kongens Enghave Bydel (1998a) *Kvarterløft i Kongens Enghave, Kvarterplan 1998*. Kongens Enghave Bydel.
- Kongens Enghave Bydel (1998b) *Spørgeskemaundersøgelse*. Kongens Enghave Bydel.
- Orientering fra Københavns Kommune (2000) *Bilbestanden i København*. Statistisk Kontor, nr. 25.
- Sand Bloch, Karsten (1997) "Social økonomiske konsekvenser af trafikstøj, en undersøgelse baseret på digitale støjkortlægninger og samkøring med BBR- og CPR-registret". TetraPlan ApS.
- Urry, John (2000) *Sociology beyond societies: mobilities for the twenty-first century*. , London: Routledge.
- Vej & Park (2001) *Trafikplan for Kongens Enghave. Mål og strategier*. Københavns Kommune, Bygge- og Teknikforvaltningen.
- Vejdirektoratet (1974) *Holbækmotorvejens indføring i København*. Vejdirektoratet.