

gangene til Langelinie baade i Syd og i Nord blive at føre paa Broer over den lukkede Forbindelsesvej. Herved vil ikke blot Færdselen kunne foregaa ugenert, men der vil tillige gives ny Afvæksling og Skønhed til den iøvrigt for Fremtiden ret indflemte Lystvej.

I Sammenhæng hermed maa endvidere fremhæves, at Hovedfærdselsaaren nordøfter saavel fra Langelinie som fra Frihavnens sydlige Indgang ifølge Regeringsplanen er tænkt ført i Niveau over Jærnbanelinierne og derefter videre ad en ny Vej, der løber umiddelbart langs Frihavns-terrainets Bestgrænse. Ulemperne ved en sliq Ordning maa vække megen Betænkelighed, og efterhaanden som Trafikken vokser, ville Banfælighederne blive altfor alvorlige. Udvalget foreslaar derfor, at hele Trafikken fra Langelinie og fra Frihavnens Sydende nordøfter skal føres ad en Viadukt over Røngeringstationen og derfra videre til Kastelsvejen og Strandpromenadens Forlængelse.

6. Med Hensyn til Ordningen af Told-ekspeditionen gaar Udvalget ud fra, at denne kan indrettes saaledes, at de Varer, der fra Frihavnen indføres i Toldterritoriet, kunne blive toldbehandlede i selve Frihavnen, uden at det skal være fornødent i dette Øjemed først at føre dem til Toldboden.

Den forøgede Bekostning, som de i det foregaaende anbefalede Ændringer ville medføre, kan efter et af Regeringen meddelt Overflag antages at ville beløbe sig til ca. 2,500,000 Kr. Men idet Udvalget saaledes foreslaar en Række Foranstaltninger, der ville bringe Udgifterne til at stige, er man samtidig paa det rene med, at den samlede Anlægsfum nødvendig bør i væsentlig Grad forøges, og at man derfor saa vidt mulig bør anwise Veje, ad hvilke der kan indvindes nogenlunde tilsvarende Besparelser.

I saa Henseende frembyder der sig navnlig de forholdsvis meget betydelige Eks-

propriationsudgifter, som Regeringsplanen forudsætter. Ifølge Regeringens Plan skal Frihavns-territoriets Udstrækning forøges noget imod Vest ved Hjælp af Arealer, der maa erhverves gennem en kostbar Ekspropriation, medens man samtidig lader langt større Arealer, der tilhøre selve Havnevæsenet, henligge i Nord uden, i alt Fald foreløbig, at inddrage dem under Frihavnen. Hensigtsmæssigheden heraf kan ikke ret indses. Fuldstændig at undgaa al Ekspropriation lader sig vel næppe gøre. For de Arealers Bedkommende, der tænkes erhvervede Syd for et Punkt, der ligger omtrent i Glasensvejs Forlængelse, tilraader Udvalget saaledes kun en delvis Besparelse. Derimod mener man, at Nord for dette Punkt bør enhver Ekspropriation undgaaes. Naar Naar man i de store Træl lader Frihavnens Grænse mod Vest være bestemt ved selve det Areal, der allerede nu tilhører Havnevæsenet, vil man alt i alt kunne indskrænke sig til at ekspropriere ca. 25,000 Kv.-Alen i Stedet for ca. 117,000 Kv.-Alen, og den derved opnaaede Besparelse vil ifølge de Udvalget forelagte Meddelelser kunne anslaaes til 1 à 1 $\frac{1}{4}$  Million Kroner. Betænkelighederne herved kan der efter Udvalgets Formening ikke tillægges nogen væsentlig Vægt. Selv efter denne Indskrænkning vil Vandarealets Brede paa de smalleste Steder, nemlig udfor Bunden af Nordhavnen og Mellemhavnen (Vassinet Nord for Dampfergelejet), udgøre henholdsvis ca. 220 og ca. 250 Fod, hvilket maa anses for fuldkommen tiltrækkeligt til med Bekvemhed at kunne indrette saavel den ønskelige Vossleplads som de fornødne Forbindelseslinier (Veje og Jærnbanespor). Til Sammenligning skal anføres, at hele Bredden af den rummeligste Kajplads i den gamle Havn, nemlig Strækningen fra Toldboden til St. Annæ Plads, paa hvilken nogle af Byens største Pakhuse ere opførte, kun er 160—180 Fod.

Til yderligere Begrundelse af den foranstaaende Opfattelse skal man endnu fremhæve følgende: