

lede prognosemodeller for hele Københavnsområdet, specielt for så vidt angår basisparametre som økonomisk vækst, biltæthed, anvendelse af kollektive transportmidler og byspredning. Andre parametre må behandles med særligt henblik på beskrivelse af universitetspopulationen.

I vurderingen af den fremtidige trafikproduktion — der skal måles såvel pr. døgn som pr. time — indgår separate vurderinger af udviklingen af en række faktorer:

- 4.1 Antal samtidigt studerende og beskæftigede i det nye universitetsområde
- 4.2 Bopæl-arbejdssted-rejsernes tidsmæssige fordeling
- 4.3 Antallet af øvrige rejser til og fra universitetet dagen igennem for både studerende og ansatte og for forskellige faggrupper
- 4.4 Antallet af besøgende til universitetet dagen igennem og for forskellige faggrupper
- 4.5 Fordelingen på transportmidler.

For så vidt angår pkt. 4.2, 4.3 og 4.5, indeholder „Kommunikationsanalysen 1968“ data, der beskriver situationen i 1968, og som kan anvendes til at forøge muligheden for at udøve et rimeligt skøn over en fremtidig situation (jvf. komm. anal. pkt. 1.2.5, 1.3.7, 3.1.2, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.5, 3.2.6, 3.3, 3.4.1 og 3.4.2).

Ud over belysningen af omfanget af de nødvendige trafikale anlæg kan det eventuelt til bedømmelse af de to udflytningsmuligheder Høje-Tåstrup og Vestamager blive påkrævet at vurdere de transportøkonomiske konsekvenser af hver af de to løsninger.

5. *Behovet for kollektiv trafikbetjening til et nyt universitetsområde.*

I spørgsmålet om universitetsområdets trafikbetjening udgør den kollektive trafik et særligt kapitel.

Traditionelt lægges der stor vægt på universitetets behov for dækning med kollektive transportmidler. Ved tilrettelæggelsen af en udflytning vil det være nødvendigt at kvantificere dette behov, og hertil kræves en nøje vurdering af de faktorer, der betinger den kollektive trafiks hensigtsmæssighed. Blandt disse skal nævnes:

- 5.1 Det nye universitetsområdes udformning i relation til udformningen af det kollektive transportsystem.
- 5.2 Det kollektive transportsystems oplandsdækning i kollektivrejsernes „anden ende“ (f. eks. ved boliger etc.).
- 5.3 Det gennemsnitlige tidsforbrug i kollektivrejser sammenlignet med tidsforbruget ved andre transportformer.
- 5.4 Opstilling af sandsynligheder for, ved hvilke betjeningsniveauer trafikanter vil være tilbøjelige til at skifte transportform.
- 5.5 Biltæthedens udvikling.

En samlet vurdering af disse forhold skal resultere i et skøn over det sandsynlige antal kollektivrejser til og fra et nyt universitetsområde pr. døgn og pr. time.

For så vidt angår pkt. 5.2, 5.3 og 5.4, indeholder „Kommunikationsanalysen 1968“ data, der kan beskrive de eksisterende forhold for de 3 nævnte parametre, og i en bearbejdet form kan disse data danne udgangspunkt for vurderingen af de fremtidige forhold (jvf. komm. anal. pkt. 2.1.2, 2.1.4, 2.2.2, 2.2.4, 3.2.1, 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, 3.2.5, 3.2.6, 3.4.1 og 3.4.2).

6. *Kommunikationen mellem det eksisterende universitet og et nyt universitetsområde.*

Udflytningen til et nyt område vil sandsynligvis finde sted i mindre etaper i takt med nye anlægs færdiggørelse.

Dette vil i en overgangsperiode af formentlig adskillige års varighed give anledning til trafik mellem de nuværende bygningsanlæg i Københavns centrale bydele og de nye anlæg.

Ved bedømmelsen af de to udflytningsmuligheder kan det være relevant at skønne over størrelsesordenen af denne trafikkategori og at vurdere, i hvilket omfang det er ønskeligt dels at etablere særlige trafikforbindelser til at varetage denne funktion, dels at søge afstanden mellem det nye og det eksisterende område reduceret.

Medens en række af de under de foregående afsnit nævnte faktorer er betinget af et sæt af ydre omstændigheder, som kun delvis influeres af universitetets egen planlægning, vil kommunikationsbehovet mellem nye og eksisterende anlæg til en vis grad kunne påvirkes ved en hensigtsmæssig planlægning.