

opfattelse, at de nedenfor angivne terminer — der for så vidt angår de første 3 faser er identiske med de i rapportens diagram IV, side 25, anførte terminer — realistisk kan overholdes:

Programmering og projektering	1970-74
Grund- og byggemodning	1972-74
Bygningsopførelser	1973-77
Indflytning	1974-78

Det er en forudsætning for denne tidsplan, at der senest i 1971 træffes beslutning om arealets nøjere geografiske placering. Om denne kan opfyldes, vil bl. a. afhænge af, hvorledes et universitetsareal vil være indpasset i den dispositionsplan for Vestamager, som Københavns kommunes generalplanmyndigheder fremlægger i 1970.

32. Midlertidige bygninger.

Medens der må formodes at gå 4-5 år fra programmeringen påbegyndes og indtil de første permanente bygninger kan tages i brug, er der ved etablering af såkaldt pavillonbyggeri mulighed for at fremskaffe lokaler allerede i løbet af så kort tid som 1 år under forudsætning af, at der er tilvejebragt et grundareal, der er byggemodnet og forsynet med adgangsveje.

Under hensyn til, at lokalebehovet for tilvæksten i studenterbestanden ved Københavns universitet i perioden 1970-75 i vidt omfang er forudset imødekommet ved indgåelse af dyre — og for en stor del uhenigtsmæssige — lejemaal i indre by, er det nærliggende at overveje muligheden af så hurtigt som muligt at opføre pavillonbyggeri på arealer i nærheden af det nuværende universitet.

Opmærksomheden skal i den forbindelse henledes på de i den nordligste del af Vestamager-arealerne beliggende ubebyggede områder, der relativt hurtigt kan bygges modnes og gives tilslutning til de omgivende veje.

I en skitse til en dispositionsplan for den nordlige del af Vestamager er en del af disse arealer reserveret til opførelse af bygninger til offentlige formål på længere sigt og i overgangsperioden, indtil det permanente universitetsbyggeri er fuldført, kunne disse arealer tænkes anvendt til opførelse af pavillonbyggeri for universitetsformål.

4. Trafikbetjeningen.

Uden helt at afvise det i Kalvebod-rapporten side 16 fremførte synspunkt om, at universitetstrafikken i fremtiden vil udvise samme koncentrationer i morgen- og aften-timerne som anden bytrafik, findes der dog anledning til at fremhæve, dels at en sådan ændring formentligt vil indtræffe senere i de humanistiske og samfundsorienterede fag end i andre fag, dels at nævnte trafikale situation vil optræde sent i forhold til de hidtil foreliggende planer for udbygningen af vejkapaciteterne mellem Amager og Sjælland.

Under hensyn til såvel, at vejforbindelserne mellem Amager og Sjælland formentligt vil blive udbygget i løbet af 1970'erne, som at universitetstrafikken selv ved en hurtig udbygning kun vil beslaglægge få procent af de *nuværende* vejforbindelsers kapacitet, finder universitetet, at den i rapporten side 18, 3. afsnit, foretagne vurdering, at „der ikke (bør) træffes afgørelse om at placere udflyttede dele af Københavns universitet i Kalvebodkilen, før der er skabt sikkerhed for en bedre trafikalt betjening i form af udbygning af forbindelserne over havnen“, forekommer mere rigoristisk, end præmisserne berettiger til.

Angående trafikbetjeningen af et universitet i Kalvebodkilen udtrykker styringsgruppen en opfattelse om, at byfunktioner på Vestamager må være forberedt på en lavere bilbenyttelse end for tilsvarende institutioner og virksomheder i den øvrige egns yderområder.

Såfremt denne vurdering måtte vise sig at være korrekt, finder Københavns universitet grund til at fremhæve, at netop et universitet i sig selv i de første mange år vil have en lavere bilbenyttelse i sin trafik end andre kontorprægede virksomheder, først og fremmest på grund af den nuværende — og på kortere sigt fortsat sandsynlige — lave bilfrekvens blandt studerende.

Ved arealdisponeringen for Kalvebodkilen vil et universitet derfor — ud fra et trafikalt synspunkt — kunne indgå som en velegnet byfunktion.

Yderligere skal det bemærkes, at det ved fastlæggelsen af et universitetsareals nøjere geografiske placering i et vist omfang vil være muligt at tilgodese en — ud fra såvel