

## Betænkning

over

### I. forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København og II. forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København.

(Afgivet af udvalget den 5. maj 1964).

Udvalget har holdt 6 møder og herunder haft samråd med ministeren for offentlige arbejder.

En deputation fra Landsforeningen Dansk Arbejde, Industrirådet og Foreningen „Industrikvarteret Avedøre Holme“ har over for udvalget foreslået, at der i *forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København* optages en sålydende bestemmelse:

„Ministeren for offentlige arbejder bemyndiges til at påbegynde forundersøgelse og projektering af en videreførelse af motorvejen vest om København over Avedøre Holme til de inddæmmede arealer på Amager, hvor den tilsluttes det planlagte hovedlandevejssystem på Amager.“

Til støtte for forslaget har de pågældende bl. a. anført:

„Den 26. februar 1964 stiftedes Foreningen „Industrikvarteret Avedøre Holme“, der har til opgave at gennemføre den ved kgl. bevilling af 27. marts 1963 givne tilladelse til inddæmning af et areal af søterritoriet samt tørlægning af et vandlidende areal af Avedøre Holme, hvorved der fremkommer et ca. 450 ha stort areal til industriformål m. v.

Inddæmningsarbejderne blev påbegyndt den 1. april 1964, og første halvdel af industriområdet påregnes byggemodnet i 1966 og 2. halvdel i 1967-68. Når området er fuldt udbygget, vil der inden for området være placeret ca. 150 industrivirksomheder, og ca. 20.000 arbejdere og funktionærer vil her finde beskæftigelse.

I projektet er ca. 100 ha udlagt til offentlige formål. En væsentlig del af dette areal skal anvendes til en fremtidig motorvej, der mod vest får forbindelse med motorringvejen vest om København, og mod øst er der mulighed for tilslutning til det planlagte hovedlandevejssystem på Amager.

Dette areal er udlagt efter *krav* fra vejmyndighederne.

Med anlæg af motorvejssystemet over Avedøre til Amager kan man lede en væsentlig del af lastbiltrafikken uden om cityområdet, idet muligheden for direkte indkørsel på et motorvejsnet for disse biltransporter vil være attraktiv, og anlægget vil således være med til at dæmpe trafikpresset i den indre del af byen samt i Engstrands Allé. Dette vil bl. a. få betydning for olie- og benzintransporterne fra Prøvestenshavnen samt for den gennemgående trafik til Luffhavnen, Dragør-Limhamn og Kastrop-Malmø færgeruterne.

De fornødne arealer til motorvejen via Avedøre Holme er udlagt. Over de inddæmmede arealer på Amager kan vejen gennemføres uden ekspropriation, idet den alene kommer til at gå over statens egne arealer. En motorvej fra Brøndbyvester-syd til Halmortorvet over Amager kan således gennemføres uden ekspropriationer, idet den på kort 2 til lovforslag nr. 114 med grønt skitserede radialvej fra Halmortorvet ned mod Luftavnsvejen også skal udføres på arealer, der i dag tilhører staten.

Bundforholdene for inddæmningen på

Amagersiden er, så vidt det kan skønnes, af samme karakter, som er konstateret ved boringer i søterritoriet ud for Avedøre Holme, og havbunden har en sådan bonitet, at den umiddelbart kan anvendes til bygning af motorvejen.

Industriområdet får i øvrigt umiddelbart forbindelse med det øvrige vejnet ad Avedøre Havnevej, der udbygges som amtsvej, ad Holmevej samt ad en ny tilkørselsvej i industriområdets vestlige udkant.

De 3 veje fører til Gl. Køge Landevej, som derved udsættes for en betydelig trafikbelastning. På et senere tidspunkt skabes der forbindelse med motorvejssystemet via Avedøre Havnevej til motorvejen gennem Engstrands Allé.

Vestmotorvejens sydlige gren kan udbygges som en 6-sporet motorvej med nedbrydningsspor. Den del af vejen, som ligger inden for vestmotorringvejen, vil blive udbygget i 4 spor med nedbrydningsspor, og gennem Engstrands Allé, hvor der kun er 36 m mellem husgavlne i bebyggelsen, vil man kunne anlægge vejen som 4-sporet vej med begrænset tværprofil.

Dette indebærer, at Engstrands Allé-linjeføringen allerede ved vejens anlæg bliver et meget svagt punkt i motorvejsindføringen til bymidten, og passagen vil utvivlsomt give anledning til trafikstandsninger og andre gener.

Betænelighederne vedrørende Engstrands Allé-motorvejens kapacitet vil forøges i takt med industriområdets udbygning.

Såfremt den motorvej, der er foreslået af amtsvejsinspektoratet over Avedøre Holme, ikke bliver realiseret inden for de nærmeste 5 år, bliver Engstrands Allé-motorvejen den eneste motorvejsforbindelse i nærheden af industri kvarteret.

I forslag til lov om visse hovedvejsanlæg i og ved København er der regnet med en dæmning og/eller bro fra Engstrands Allé-motorvejen til Amager. Denne vej er retningsbestemt mod Malmø og skulle til sin tid bl. a. tjene til afvikling af Øresundsbrotrafikken. Når Øresundsbroen kommer, ville de i øvrigt vanskelige trafikforhold gennem Engstrands Allé blive yderligere forværret, og man kan om denne dæmning i øvrigt sige, at den er 1,6 km længere end den sydlige overføring til Amager via Avedøre Holme.“

Ministeren for offentlige arbejder har heroverfor bemærket:

„Det nye industrikvarter på Avedøre Holme er sikret motorvejsforbindelse til Vestmotorvejens sydlige gren ad Avedøre Havnevej, Holmevej og Gl. Køge Landevej, hvorfra der bliver direkte motorvejsforbindelse såvel mod øst og vest som mod nord. I foreningernes henvendelse udtales der bekymring for, at den på lovforslagets bilag 2 viste gule motorvejslinje gennem Engstrands Allé ikke skulle få tilstrækkelig kapacitet til betjening af industriområdet. Hertil bemærkes, at det er urigtigt, når det er anført, at 36 m byggeafstand ikke er fuldt tilstrækkeligt for anlæg af en normal 4-sporet motorvej, idet der inden for 36 m også kan anlægges en 6-sporet motorvej med nødspor. Ifølge de udarbejdede prognoser vil den største trafik vestfra køre ind til København ad Vestmotorvejens nordlige gren, medens den sydlige gren vil blive mindre belastet af fjerntrafikken. Under disse omstændigheder må en 4-sporet motorvej i den sydlige gren af Vestmotorvejen i hvert fald i begyndelsen anses for at have tilstrækkelig kapacitet til også at betjene industriområdet på Avedøre Holme.

Det areal, der er udlagt til motorvejsformål over Avedøre Holme, er tænkt som en reserve, såfremt det senere skulle vise sig, at Vestmotorvejens sydlige gren ikke kan klare trafikken. Eventuelt kan dette areal indgå i en ny forbindelse til Amager, men sådanne planer må formentlig ligge noget ude i fremtiden og må ses i nær tilknytning til den udnyttelse, der skal gøres af de inddæmmede arealer på Amager, et problem, hvortil der endnu ikke er taget stilling. Foreløbig har Københavns magistrat planer om en noget nordligere forbindelse over Kalveboderne til Amager og videre til en eventuel Øresundsbro således som vist med grønt på lovforslagets bilag 2. Denne forbindelse vil ligesom den af foreningerne foreslåede linje betjene benzintransporterne til Prøvestenen samt lufthavnstrafikken på fuldt tilfredsstillende måde. Skulle man til sin tid i stedet for anlæg af den på bilag 2 med grønt angivne motorvejsgren til Amager foretrække at forlænge den motorvejsgren, der er sikret vestfra til Avedøre Holme, videre mod øst over Kalveboderne til Amager, vil dette kunne

gøres, da linjen herfor kan betragtes som sikret såvel over Avedøre Holme som over Kalveboderne. Trafikken fra Vestmotorvejen til færgeruterne Dragør-Limhamn og Kastrup-Malmø må anses for at være uden afgørende betydning for motorvejssystemets belastning og vil i øvrigt falde væk, hvis der bygges en sydlig fast forbindelse over Øresund.

Det må anses for uøkonomisk at føre trafikken fra Avedøre Holme til Halmtorvet over Amager, hvorved trafikken ledes frem og tilbage over havneløbet. Den forventede trafik på en fast forbindelse over (under) havnen ved Halmtorvet er i øvrigt allerede af en sådan størrelsesorden, at anlæggets fulde kapacitet vil blive udnyttet, således at der ikke kan ledes mere trafik den vej.

Med anlæg af Avedøre Havnevej og Holmevej samt af Vestmotorvejens sydlige gren vil industrikvarteret på Avedøre Holme få de bedst tænkelige vejforbindelser. En placering af motorvejen således som ønsket af foreningerne ses derfor ikke at give en bedre trafikbetjening af industriområdet end det allerede planlagte vejsystem. Sikringen af areal over Avedøre Holme for en motorvej parallel med Vestmotorvejens sydlige gren med forbindelse til Amager har derfor kun til formål at sikre sig en reserve, såfremt det senere skulle vise sig, at Vestmotorvejen ikke har tilstrækkelig kapacitet, samt eventuelt at sikre en god vejforbindelse til de endnu ikke planlagte nye områder på Amager og i Kalveboderne. Men så længe de byplanmæssige forhold i disse områder er uafklarede, vil det ikke være muligt at foretage yderligere projektering til forberedelse af anlægget af en sådan vejlinje.

Udvalget har taget denne ministerens redegørelse til efterretning, da anlæggene ifølge forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København ikke forskærter mulighederne for at imødekomme de planer, Avedøreudvalget omtaler i ovennævnte henvendelse.

Udvalget har endvidere med ministeren drøftet principperne for ydelse af tilskud til parkeringspladser, lejlighedsnedlæggelserne i København som følge af motorvejsanlæggene og anlægget af „Søringen“. De af ministeren givne svar på udvalgets spørgs-

mål herom er optrykt som bilag til denne betænkning.

Udvalget lægger stor vægt på, at de statslige og kommunale myndigheder fremmer indretning af parkeringspladser i hovedstadsområdet, herunder anlæg i forbindelse med S-banestationerne.

Der er i øvrigt enighed mellem udvalget og ministeren om, at fremme af den kollektive trafik gennem anlæg af tunnelbaner er en nødvendig betingelse for, at Storkøbenhavn kan få rimelige trafikforhold.

Udvalget slutter sig til de af ministeren anførte synspunkter om boligmulighederne for de familier, der må flytte ud som følge af nedrivninger, jfr. svaret på spørgsmål B i bilaget.

Herefter indstilles *I. forslag til lov om udbygning af motorvejen vest om København af hele udvalget til vedtagelse uændret.*

Et *mindretal* (Arne Larsen) kan give fuld tilslutning til lovforslaget om udbygning af motorvejen vest om København og er i øvrigt enig med ministeren for offentlige arbejder i dennes svar til foreningerne Industrikvarteret Avedøre Holme, Landsforeningen Dansk Arbejde og Industrirådet angående en eventuel forundersøgelse og projektering af en videreførelse af motorvejen vest om København over Avedøre Holme til de inddæmmede arealer på Amager. Så længe der ikke er taget stilling til hele Sydhavnsproblemet, til lufthavnens udvidelse eller flytning og hele det inddæmmede areals udnyttelse og bebyggelse, vil det ikke være hensigtsmæssigt at fastlægge linjeføringen for en videreførelse af motorvejen vest om København.

*II. forslag til lov om visse hovedlandevejsanlæg i og ved København* indstilles af et *flertal* (udvalget undtagen Arne Larsen) til vedtagelse uændret.

Et *mindretal* (Arne Larsen) kan ikke give tilslutning til lovforslaget. Socialistisk folkeparti erkender, at trafikafviklingen i og ved København skal forbedres, og at visse hovedlandevejsanlæg er nødvendige, men mener, at det principielt er forkert at udbygge disse hovedlandevejsanlæg som motorveje eller motorgader inden for det egentlige by

område, selv om store gadeanlæg og gadeudvidelser vil være nødvendige for en hensigtsmæssig trafikafvikling. Socialistisk folkeparti vil foretrække en løsning, der letter bilpresset på de indre byområder ved indretning af store parkeringsanlæg ved motorvejenes udmunding i nærheden af byområdet og ved udbygning af parkeringsanlæg ved S-banestationerne, således at der herfra kan foregå en trafikafvikling ved hjælp af et stærkere udbygget kollektivt trafiksystem. Socialistisk folkeparti frygter, at

motorvejenes indføring i bycentrum vil pumpe et meget stort antal biler ind i de mest overbelastede gader, samt at løsningen af parkeringsproblemet i byens centrum vil kræve så store investeringer, at problemet næppe løses inden for en overskuelig årække, ligesom motorvejen vil betyde så gennemgribende ændringer i bybilledet, at byens fysiognomi vil blive ødelagt.

Af disse grunde vil socialistisk folkepartis medlemmer undlade at stemme ved lovfor-slagetets tredje behandling.

<b>Horn,</b> formand.	<b>Boye Hansen.</b>	<b>Ove Hansen.</b>	<b>Erhard Jakobsen.</b>	<b>Aage Knudsen.</b>
<b>Niels Mørk.</b>	<b>Carl Nielsen.</b>	<b>Else-Merete Ross,</b> næstformand.	<b>Holmberg.</b>	<b>Thisted Knudsen.</b>
<b>Axel Kristensen.</b>	<b>Anker Lau.</b>	<b>Juul Madsen.</b>	<b>Hannstrup Clemmensen.</b>	
	<b>Gottschalck-Hansen.</b>	<b>Arne Larsen.</b>		

*Arup* var udtrådt af udvalget ved betænkningens afgivelse.

## Bilag.

### Spørgsmål:

A. Der bedes redegjort for principperne for tilskud til parkeringspladser, herunder om København kan få tilskud til de flere parkeringspladser, der forudsættes anlagt i forbindelse med motorvejenes indføring til centrum.

### Svar:

I henhold til vejtilskudslovens kap. I er udgifter til anlæg, vedligeholdelse og drift af parkeringspladser og -anlæg *refusionsberettigede*, når anlægget er optaget i vejregisteret. I vejbestyrelseslovens § 56, stk. 1, er det udtrykkeligt forudsat, at vejbestyrelsen kan opkræve afgifter til dækning af udgifterne ved indretningen og driften af særligt indrettede parkeringspladser og -anlæg. Såvel udgifter som indtægter indgår da i det vejregnskab, som lægges til grund for kommunens refusion efter tilskudslovens kap. I. Det samme gælder i øvrigt indretning af parkometre etc. efter vejbestyrelseslovens § 56, stk. 2, og de afgifter, der oppebæres ved disse.

Med hensyn til ydelse af vejfondstilskud til parkeringsanlæg og -pladser findes reglerne herom i vejtilskudslovens § 7, stk. 3, litra a. Lovens tekst begrænser tilskuddene til „offentlige“ parkeringsanlæg, hvilket ikke udelukker opkrævning af afgift, jfr. foran. Som andre vejfondstilskud kan disse kun ydes til kommuner, ikke til private, og anlægget må optages i vejregisteret som offentlig vej. Vejfondstilskud ydes kun til veje af betydning for gennemgående færdsel, herunder vigtige færdselsårer i byerne. De parkeringspladser, der kan opnå tilskud, må derfor enten have betydning som direkte aflastende for bestemte veje og gader med sådan færdsel eller dog have betydning for et større område, hvori sådan færdsel forekommer. Dette må imidlertid siges at være tilfældet i de fleste centrale områder i købstæder og større bymæssige bebyggelser.

Ministeriet har i de senere år givet vej-

fondstilskud til parkeringsanlæg i forskellige provinsbyer dels isoleret, dels som led i større vejfundsarbejder, men tilskud er kun givet til anlæg af en sådan størrelse og bekostning, at man ikke finder med rimelighed at kunne henvise byen til at udføre det mod sædvanlig refusion. For mindre bysamfund med en vis gennemgående trafik har man taget noget hensyn til vedkommende kommunes begrænsede økonomiske evne.

Principielt gives også tilskud til underjordiske anlæg, og det er heller ikke udelukket for vejbestyrelsen at opkræve afgifter, selv om den har modtaget vejfondstilskud til anlægget.

Det er en selvfølge, at eventuelt overskud af sådanne anlæg må indgå i vejregnskabet i henhold til tilskudslovens kap. I, hvis ikke anden bestemmelse træffes. Da udviklingen nu i modsætning til tidligere har gjort det til en tænkelig realitet, at sådant overskud virkelig kan opnås, har man med vejnævnets samtykke i de senere år ændret vejfondsvilkårene derhen, at det eventuelle overskud skal deles mellem staten og vedkommende kommune i samme forhold som anlægsudgiften, d.v.s. principielt i forholdet 85:15. De pågældende kommuner har været helt indforstået hermed. I disse tilfælde har man også kunnet forudsætte, at privat finansiering af anlæggene har været udelukket.

Det tilføjes, at der også er givet tilskud til *parkeringspladser ved S-stationer*, færgeforbindelser, særlig besøgte rekreationsområder o. s. v.

I de senere år er spørgsmålet, om tilskud til parkeringsanlæg bør gives, når der foreligger *mulighed for løsning af den pågældende opgave ved privat initiativ*, blevet aktuelt. Herved må bl. a. tages stilling til, om den pågældende parkering principielt burde være afgiftsfri, og om vedkommende kommune, såfremt der tænkes opkrævet afgifter, ikke kunne henvises til selv af finansiere opgaven,

eventuelt med den hjælp, som kan opnås gennem refusionsreglerne efter kap. I i tilskudsloven. Disse spørgsmål har først tilspidset sig i *Grønttorvssagen*, hvor det nu forelagte projekt er på 40 mill. kr. Efter de seneste forhandlinger samt drøftelser i vejnævnet overvejes nu en ordning, hvorefter kommunen bygger anlægget med vejfondstilsbud, men dog således, at et privat firma indskyder en del af kapitalen som forudbetalt forpagtningsafgift.

Det anses for rigtigt under alle omstændigheder at belægge anlægget med afgifter, bl. a. fordi man ikke bør vanskeliggøre etablering af private parkeringshuse etc., som i vidt omfang er forudsat af Københavns magistrat inden for city.

Som det fremgår af ministerens fremsættelsestale vedrørende lovforslaget om hovedlandevejsanlæggene i København, er man jo helt klar over, at parkeringsspørgsmålet i København må tages op i forbindelse med gennemførelsen af de pågældende store vejanlæg. Det hedder jo bl. a. herom i talen: „Det er klart, at udbygningen af disse store automobilveje ind mod Københavns centrum yderligere vil accentuere parkeringsbehovet. Både i Københavns og Frederiksberg kommuner er man da også opmærksom på disse spørgsmål og har flere projekter til parkeringsanlæg under overvejelse. Man må forudsætte, at en del af parkeringsbehovet må dækkes ved privat indrettede parkeringsfaciliteter, men spørgsmålet om, i hvilket omfang privat finansiering uden skade for trafikken eller andre offentlige interesser kan gennemføres ved de store offentlige anlæg som Grønttorvet og andre, må siges ikke at være afklaret endnu...“

Bl. a. disse spørgsmål skal jo nu tages op til nærmere undersøgelse i det af ministeren den 29. november 1963 nedsatte parkeringsudvalg.

Såfremt det på nærværende tidspunkt fastslås, at vejfonden i alle tilfælde bør gå ind på ydelse af tilskud til parkeringsanlæg i byerne, må man befrygte på forhånd at udelukke privat interesse i de kommende større anlæg.

I forbindelse med Grønttorvssagen har ministeriet anmodet Københavns kommune om at give oplysning om de andre større

*parkeringsanlæg i de centrale bydele, hvortil der senere kan blive tale om at yde vejfondstilsbud, tidsfølgen for disse anlægs udførelse, størrelsesordenen af udgifterne og kapaciteten.*

Magistraten har i maj 1963 udtalt, at det fremtidige totale behov for parkeringspladser inden for cityområdet er beregnet til ca. 50.000. Det nuværende antal pladser er (i 1956) beregnet til ca. 30.000, hvoraf ca. 10.000 må tænkes gradvis at forsvinde for derigennem at skaffe plads til afvikling af trafikken. Behovet for nye pladser skulle herefter andrage  $50.000 \div 30.000 + 10.000 = 30.000$ , fordelt over 20-30 år, eller en tilvækst på gennemsnitligt 1.000-1.500 pladser om året. Magistraten finder, at en række parkeringspladser beliggende i nærheden af bykernen f. eks. under *Grønttorvet*, *Rosenborg eksercerplads*, *Christiansborg ridebane*, *Dantes Plads* og *Axeltorv* snarest bør søges etableret, idet dette er en forudsætning for at kunne frigøre kørebanearealer i den indre by for parkerede vogne. Derefter bør parkeringsanlæg etableres under *Søerne*, der ligger noget længere uden for bykernen.

Udgifterne til parkeringsanlæg i en 20 års periode er af magistraten opgjort til 350 mill. kr., fordelt med 75 mill. kr. de første 5 år, 75 mill. kr. fra 5-10 år og 200 mill. kr. fra 10-20 år. Vejdirektoratet mener dog, at magistratens program for de større parkeringsanlæg forudsætter en væsentlig større investering end de nævnte 350 mill. kr.

Vejdirektoratet anser det ikke for sandsynligt, at alle de kommende store parkeringsanlæg i København kan gennemføres af private alene. Da anlæggene i nærheden af city under alle omstændigheder af trafikregulerende grunde og for ikke at konkurrere for stærkt med mindre, private parkeringshuse må belægges med afgifter, må bestræbelserne dog formentlig gå ud på i det omfang, det er muligt, at begrænse det offentlige investeringer og interessere den private kapital.

Trafikanterne får under disse omstændigheder næppe betydelig fordel af, at investeringen alene sker gennem det offentlige kasse. At der under alle omstændigheder bliver behov for betydelige vejfondstilsbud, må dog anses for sandsynligt.

*Spørgsmål:*

B. Er der sikret boligmuligheder for de familier, som må flytte ud, efterhånden som nedrivninger skal ske som følge af anlægget?

*Svar:*

Motorvejsanlæggene i Københavns kommune regnes at ville have nedlægning af i alt ca. 840 lejligheder til følge. Oprindeligt var der i de af projektet omfattede ejendomme ca. 1.100 lejligheder. Dette tal er sikkert noget for højt, men endeligt tal kan først opgives ved detailprojekteringen. Af ovenstående fremgår, at 260 lejligheder er nedrevet. Disse lå i baghusene ved Fredensgade, og der har ingen vanskeligheder været med genhusningen.

Af de 840 lejligheder er 105 kondemnerede eller kondemnable, og yderligere er 215 lejligheder beliggende inden for et påtænkt saneringsområde. Fra de kondemnerede lejligheder er 24 familier fraflyttet, men lejlighederne er atter genudlejet til „de unges boligbevaring“, men med ganske kort varsel.

Med hensyn til genhusningen af de øvrige beboere må det påregnes, at disse, når fornødent varsel er givet, selv søger sig passende lejligheder op, og Københavns kommune vil være behjælpelig i den udstrækning, det er muligt at medvirke til genhusningen. Der skal her peges på, at man allerede i indværende år påregner påbegyndt en bebyggelse på Amager på 1.800 lejligheder og derefter påregner yderligere realiseret byggeri med færdiggørelse af lejligheder hvert år i en længere årrække.

I *Københavns amt* vil motorvejsanlæggene ifølge de foreliggende planer havde nedlægning af 52 lejligheder til følge.

Herudover eksproprieres jo et antal en-familieshuse, men ejerne af disse får jo gennem ekspropriationserstatningerne mulighed for at købe sig andre ejendomme. Endelig er det forudsat, at 27 bygninger skal ruller tilbage.

Det må forudsættes, at primærkommunerne vil være behjælpelige med at skaffe genhusningsmuligheder for de beboere, der må rykke ud af deres lejligheder som følge af ekspropriationerne, idet amtsvejvæsenet eller amtsrådet jo ikke som Københavns kommune råder over muligheder for genhusning.

*Spørgsmål:*

C. Har man ikke betænkeligheder ved at udlægge „Søringen“ som motorgade?

*Svar:*

Københavns kommunes stilling er, at „Søringen“ ikke skal være motorgade, men en højklasset niveaugade med lysreguleret kryds, dog med niveaufri skæring med de vigtigere radialgader.

I lovforslaget er der *ikke* taget stilling til, om „Søringen“ skal udlægges som motorgade, idet lovforslaget alene går ud på at give ministeren en bemyndigelse til at projektere en hovedlandevej samt foretage de fornødne ekspropriationer. Om det vil være økonomisk og trafikalt rigtigt at følge kommunens indstilling, eller om man straks bør bygge en egentlig motorgade, forudsættes under projekteringen nærmere forhandlet med kommunen.

Der vil under alle omstændigheder blive taget hensyn til en tiltalende udformning af anlæggets afgrænsning mod Søerne, og det vides, at Københavns kommune også har lagt megen vægt på dette spørgsmål.