



## Bilag 5

26-03-2009

# Trafikal betjening af ny skøjtehal ved Ryparken

Sagsnr.  
2009-19081

Dokumentnr.  
2009-179547

Kultur- og Fritidsforvaltningen i København ønsker at opføre en permanent skøjtehal ved Ryparken på matrikel 5694. Projektet er vurderet lokalpligtigt af Center for Bydesign.

Sagsbehandler  
Rune Lyster

Center for Trafik er gået i gang med at undersøge de trafikale adgangsforhold. Det indledende arbejde har afdækket en række juridiske problemstillinger som der redegøres nærmere for i dette notat.

## Nuværende adgangsforhold

Adgangen til idrætsfaciliteterne sker i dag via en række ensrettede parallelveje, som er udlagt som internt færdselsareal. Parallelvejene er skiftevis ensrettet mod nord og syd, men har alle forbindelse med et internt vejforløb placeret mellem boldbanerne og boligbebyggelsen. Denne vej munder ud i Lyngbyvejens østlige lokalgade, hvorpå der er udkørsel fra området mod nord. Vejen gennemskærer matriklernes sydlige del. Udkørsel kan også ske mod Ryparken ad de parallelveje der er ensrettet mod nord. Systemet er vist på figur 1.

Adgangsvejene går gennem en række matrikler som samlet set er ejet af to ejere. Selskabet A/B Ryparken ejer matriklerne 1014-1029 og FSB ejer matriklen 1046.

### *Historisk oversigt*

Arkiv journaler er indhentet for at beskrive de eksisterende trafikale adgangsforhold til idrætsanlægget samt sammenfatte de vurderinger der i tidens løb har været for trafikadgangen.

Ryparken I og Lundevænget (i dag A/B Ryparken samt FSB) blev opført i årene 1932-1935. Vejene gennem bebyggelsen blev anlagt som 4,5 meter brede dobbeltrettede betonveje. Af deklARATIONEN for de anlagte "passager" fremgår det, at disse er underlagt vejlovens bestemmelser.

Årsagen til at adgangen til Ryparken Idrætsanlæg har kunnet foregå gennem Ryparken og FSB's arealer skyldes en særlig overenskomst indgået i 1935 mellem det daværende Københavns Idrætspark på den ene side og A/B Ryparken og Lundevænget på den anden side.

Overenskomsten betød at der var tilladt biladgang til idrætsanlægget ad vejpassagen langs blokken med nr. 74-96, mens udkørsel enten

### **Center for Trafik**

Postboks 450  
1505 Kbh. V

E-mail  
runely@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009488145

www.kk.dk

skete ad de andre boligveje, specielt nr. 120 eller langs banen med adgang til Lyngbyvej. Kun cyklister og fodgængere kunne køre ind fra Lyngbyvejen langs med boldbanerne. Den nuværende skråparkering var dengang erstattet af både fortov og cykelsti.

Begrundelsen for at stadsarkitekten i sin tid godkendte denne ordning var, at boldanlægget kun skulle bruges som "øvelsesplads" og ikke til "opvisning". Bekymringen gik især på den direkte adgang til Lyngbyvejen, som dengang var en trafikeret hovedvej med sporvogne i midten. Der har formentlig været tilladt både højre og venstresving ved udkørsel.

Overenskomsten beskrev også fordelingen af vejvedligeholdelsesudgifterne, således at der blev en deling mellem de to parter for vejen langs med boldbanerne. Denne vej gik også på daværende tidspunkt gennem skellet til de to ejeres matrikler. Det vides ikke om de øvrige berørte vejpassager også har været inkluderet i denne ordning.

I 1939 anmodede boligselskabet Lundevænget om at udvide vejen forbi nr. 74-96 pga. faren for ulykker. Sagen blev i september 1940 afvist som følge af at der ikke kørte biler til anlægget under besættelsen.

Af sager fra 1951-1954 fremgår det, at Københavns Idrætsanlæg ønskede at flytte boldbanerne mellem Nørre Allé og Jagtvej kaldet "Trekanten" til Ryparken Idrætsanlæg. Stadsingeniørens klare vurdering dengang var, at udflytningen ville kræve nye adgangsforhold der nu udelukkende skulle anvende vejudvidelsen gennem det 18,83 meter brede vejudlæg forbi Ryparken 74-96. Det vides ikke om udflytningen nogensinde blev en realitet. Udvidelsen af vejen blev aldrig gennemført.

I 1961 blev "passagerne" gennem bebyggelsen ensrettet efter den plan som stadig er gældende i dag. Skilte blev opsat med politiets godkendelse. Ensretningen muliggjorde længdeparkering langs vejene.

Lyngbyvejen indrettes til motorgade i starten af 1970'erne.

I 1975-1977 vurderede stadsingeniøren vejadgangsforholdene i forbindelse med en byggesagsgodkendelse til en planlagt udvidelse af idrætsanlægget med to nye haller. Der blev her henvist til, at overenskomsten skulle udvides til også at omfatte den ekstra trafik, og at ejeren skulle bekoste de ændrede adgangsforhold, såfremt magistraten skønnede de nuværende utilstrækkelige.

I forbindelse med byggesagen blev en alternativ forbindelse udenom Ryparken undersøgt via Rymarksvej ved busvendepladsen. Dette har

formentlig være foranlediget på baggrund af protester fra Ryparkens boligforeninger. Sagen førte til oprettelse af et vejudlæg på 20 meter i det nordøstlige hjørne af matriklen. Magistraten tog dengang aldrig endelig stilling da byggesagen frafaldt.

Ryvangel Naturpark er efterfølgende blevet fredet.

#### *Vejudlæg*

Der foreligger en vejudlægslinie over matriklen 1046 i den vestlige ende umiddelbart i forlængelse af Rygårds Allé. Den nuværende ensrettede vej ligger indenfor dette vejudlæg. Vejudlægget har en bredde på 18,83 meter fra husmuren. Deklarationen af 28. juni 1935 giver kommunen ret til vederlagsfrit at overtage arealet uden varsel. Vejudlægget giver mulighed for at føre en bred dobbeltrettet vej over matr. nr. 1046.

Der blev i april 1977 oprettet et vejudlæg i det nordlige hjørne af matriklen med en bredde på 20 meter. Hensigten med dette vejudlæg var at give mulighed for at et vejforløb kunne føres over Ryvangel Naturpark med tilslutning til Rymarksvej ved busvendepladsen. Idet Ryvangel Naturpark i dag er fredet, har det oprindelige vejudlæg ikke nogen mening i forhold til at skabe trafikal adgang udenom Ryparken bebyggelsen.

#### *Gadebestemmelserne i Ryparken*

Ifølge kommunens gadebestemmelser er de nuværende adgangsveje alle udlagt som internt færdselsareal. Dette kan imidlertid betegnes som en fejl, idet brugerne af idrætsfaciliteterne i Ryparken benytter vejene som trafikal adgang til matrikel 5694. Derfor er per definition som minimum de af overenskomsten af 1935 at betragte som private fællesveje.



**Figur 1.** Nuværende skilte med henvisning til kørsel gennem Ryparkens bebyggelse, nr. 74-96. Til højre ses vejen der fører frem til Lyngbyvejens lokalgade. Gaden har skråparkering i sydsiden.



**Figur 2.** Passagen mellem karréerne med vejdlæg samt de 4,5 meter brede vejpassager mellem bebyggelserne.



## Principper for vejbetjening

På baggrund af de tidligere vurderinger i sagen, vurderes de ensrettede parallelveje uundgåeligt at komme i spil for at kunne vejbetjene trafikken fra nord. En løsning kun med vejadgang fra Lyngbyvejen, vil medføre helt uacceptabelt meget omvejskørsel og U-vendinger i krydset ved Hans Knudsens Plads til følge. I praksis vil bilister nordfra alligevel køre igennem de interne boligveje.

Der ses tre principielle muligheder for vejbetjening af Ryparken Skøjtehal.

- Vejbetjening over nabogrundene med udgangspunkt i eks. overenskomst. Flere alternativer mulige.
- Etablering af ny vejforbindelse fra Rymarksvej
- Ny vejforbindelse indenfor egen matrikel

### **Vejbetjening over nabogrundene**

På baggrund af den overenskomst der er indgået i 1935 for vejadgangen over nabogrundene, vurderes det realistisk at videreføre denne vejret, ved en samtidig udbygning af vejpassagerne.

#### *Alternativ 1*

Der foretages en ombygning af passagen langs boldbanerne, og vejen dobbeltrettes helt frem til Lyngbyvejen så indkørsel fra Lyngbyvej gøres tilladt. Trafikken fra nord kan køre til idrætsanlægget gennem vejpassagen ved nr. 74-96 og fra idrætsanlægget via vejpassagen ved nr. 98-120 eller passagen langs boldbanerne. Passagerne mellem bebyggelsen vil kræve mindre vejforbedringer. Der etableres skråparkering langs med vejen ud mod boldbanerne.

Dette alternativ medfører mindst mulig gene for beboerne, idet trafikken på de ensrettede vejpassager samlet set forventes at falde. Trafikalt vil parkering kunne afsøges på vej mod målet ved indkørsel fra Lyngbyvej.

#### *Alternativ 2*

Dele af det nuværende vejudlæg på matr. 1046 anvendes til etablering af en dobbeltrettet vej som bliver eneste adgangsvej til og primære udkørselsvej fra idrætsanlægget. Udkørsel vil fortsat kunne ske til Lyngbyvejens lokalgade under nuværende forhold. Der etableres skråparkering langs med vejen ud mod boldbanerne.

Udkørslen til Ryparken kan eventuelt ændres, således at der etableres en minirundkørsel der samler vejene Rygårds Allé, Gartnerivej, Ryparken og adgangsvejen til idrætsanlægget.

Vejudlægget på 18,83 m skal langt fra udnyttes. En dobbeltrettet vej vurderes at kræve 5,5-6,0 meter vejareal samt 2 meter til parkering i

den ene vejside. Vejen flyttes mod øst så der bliver større afstand til bygningsfacaden og langs denne etableres bredt fortov.

Dette alternativ giver i forhold til alternativ 1 noget omvejskørsel for trafikken fra Københavnsiden, men er lig eksisterende forhold. Skråparkering langs med banerne vil ikke udnyttes lige så godt som alternativ 1.

### *Alternativ 3*

Overenskomsten fra 1935 bibeholdes i sin nuværende form.

Vejpassagerne langs nr. 74-96 samt 98-120 opgraderes og flyttes væk fra facaderne.

### **Etablering af ny vejforbindelse fra Rymarksvej**

Med vejadgang gennem Ryvangen Naturpark, kan gennemkørsel af nabomatrikler undgås. Dette er allerede dømt helt urealistisk af Park og Natur idet arealet er fredet i henhold til naturfredningsloven. Der skal i så fald ske en ophævelse af fredningen, hvilket aldrig vil ske for dette projekt.

Alternativt vil der i kunne etableres adgang fra Rymarks indenfor matrikel 1046. Det vil formentlig kræve flytning eller nedrivning af et fælleshus.

I begge tilfælde skal vejkorridoren eksproprieres.

### **Ny vejforbindelse indenfor egen matrikel**

En nyanlagt adgangsvej indenfor egen matrikel er en principiel mulighed som kræver inddragelse af boldbanearealet. En mulighed er at anlægge vejen parallelt med den eksisterende interne vej, hvilket inddrager den nordlige del af boldbanerne. En alternativ mulighed består i at anlægge en ny adgangsvej som parallelvej til den planlagte Nordhavnsvej som i forvejen kræver et stort indgreb i boldbanerne. Vejen vil have tilslutning til Lyngbyvejens lokalbane. Fordelen ved denne løsning er, at tilkørselsforholdene sker på egen grund. Ulempen er, at vejadgangen kun kan foregå fra Lyngbyvejen, hvilket skaber dårlige adgangsforhold fra nord. Samtidig vil dette vejanlæg være afhængig af Nordhavnsvejens anlæg, hvilket kan betyde flere års ventetid.

### **Forslag til vejadgang**

Center for trafik vurderer at den optimale vejadgang etableres ved en udbygning af vejpassagen langs banerne, mens der foretages en ombygning og udvidelse af adgangsvejen gennem bebyggelsen. Dette svarer til det beskrevne alternativ 1. Vejstrukturen er vist på Figur 4.







Der skal i alle tilfælde etableres nye bump på vejstrækningen, da de eksisterende ikke er egnede til buskørsel.

Ved udvidelse af vejpassagen langs nr. 74-96 fastholdes trafikken på denne strækning. Vejen flyttes væk fra facaden, så der i stedet kan etableres bredt fortov.

Der anlægges en ny intern adgangsvej langs nordsiden af banerne med parkeringspladser, som leder frem til en forplads til skøjtehallen, der ligeledes indrettes med parkering.

## Vurdering af parkeringsbehov

Kultur og fritidsforvaltningen har oplyst at der kan forventes 10 arrangementer årligt med et deltagerantal på samlet ca. 1000 personer.

Med Københavns Kommunes målsætning om en turfordeling på 1/3 biltrafik, cykeltrafik og kollektiv trafik, vurderes det nødvendigt at anlægge 1 plads pr. 8 personer til hallen svarende til 125 pladser. Sammen med de øvrige aktiviteter der foregår på området vurderes et samlet parkeringsbehov for hele idrætsområdet på ca. 175 pladser. Der vurderes ikke at være sammenfald mellem anvendelsen af skøjtehallen på den ene side og boldbanerne, beach volley baner og øvrige halanlæg på den anden side.

Det anbefales at dele af parkeringsdækningen anlægges som vinkel- eller skråparkering langs med banerne. Denne vejstrækning kan afsøges på vej mod målet. Ind mod bebyggelsen kan der ved vinkelret parkering langs den 200 meter lange adgangsvej gøres plads til ca. 80 P-pladser. Alternativt kan der gøres plads til skråparkering med ca. 60 pladser. Skråparkering betyder øget trafik på vejene, da der ikke kan køres ud til begge sider fra pladserne.