



### Bilag 3 - Notat om modtagne henvendelser i høringsperioden

Der er modtaget 7 henvendelser i høringsperioden, jf. bilag 2. I dette notat bliver henvendelserne kort refereret samt kommenteret af forvaltningen.

#### Ændringer i lokalplanen

På baggrund af høringen foreslås en række ændringer i lokalplanbestemmelserne:

**§ 5 stk. 1b, sidste sætning ændres fra -** ”Det samlede etageareal i byggefelt IV og V må maksimalt udgøre 68.300 m<sup>2</sup> etageareal.” **til:** ”*Det samlede etageareal i byggefelt IV og V må maksimalt udgøre 65.900 m<sup>2</sup> etageareal.*”

**§ 5 stk. 2a, ændres fra –** ”Det samlede etageareal må maksimalt udgøre 63.000 m<sup>2</sup> etageareal.” **til:** ”*Det samlede etageareal må maksimalt udgøre 65.000 m<sup>2</sup> etageareal.*”

**§ 5 stk. 3a, ændres fra –** ”Det samlede etageareal i byggefelt II må maksimalt udgøre 7.000 m<sup>2</sup> etageareal.” **til:** ”*Det samlede etageareal i byggefelt II må maksimalt udgøre 7.400 m<sup>2</sup> etageareal.*”

#### Hørings svar

##### **1. Bliv hørt af 21.januar 2013 fra Rådet for bæredygtig trafik, v/Ivan Lund Pedersen**

Indsiger mener, at det er forkert at nedrive 107 gode og tidssvarende funktionærboliger på Rigshospitalet og erstatte dem med et parkeringshus, da ansatte dermed får længere til arbejde. Indsiger mener, at man forøger trafikbelastningen, hvis man bygger et parkeringshus og øger antallet af parkeringspladser på Rigshospitalets ejendom. Indsiger gør opmærksom på, at man bør bruge midlerne til investeringen i et parkeringshus på den kollektive trafik i stedet. Indsiger mener, at de ekstra parkeringspladser vil generere mange ekstra bilture og dermed yderligere pres på vejnettet til skade for miljøet og forringe fremkommeligheden for bustrafikken.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Rigshospitalets Funktionærbolig blev bygget i 1966-1967, hvor der var meget stor bolig mangel i Københavnsområdet. Lejlighederne blev etableret for at kunne tiltrække medarbejdere uden for Københavnsområdet, således at disse medarbejdere kunne påbegynde deres ansættelsesforhold, også inden de kunne skaffe anden bolig.

Sagsnr.  
2013-43153

Dokumentnr.  
2013-183179

Sagsbehandler  
Tue Alstrup Avnby

#### Center for Bydesign

Njalsgade 13, 4.sal  
Postboks 447  
2300 København S

Telefon  
3366 1236

E-mail  
tueavn@tmf.kk.dk

EAN nummer  
5798009482044

www.planogarkitektur.d  
k

I takt med at rekruttering til Rigshospitalet er blevet lettere og at der er mange andre boliger i Københavnsområdet til rådighed for hospitalets medarbejdere, har man gennem de senere år set en faldende efterspørgsel på lejlighederne i Funktionærboligen. Set i denne sammenhæng og at Rigshospitalets hovedformål ikke er at drive ejendomsvirksomhed, samt at Rigshospitalet har begrænsede muligheder for at indplacere nybyggeri på den tæt bebyggede ejendom er man nået frem til behovet for at nedrive boligerne.

Der er i Niras trafikanalyse (2010, s.4) for Rigshospitalet identificeret et uindfriet bilparkeringsbehov på ca. 300 pladser internt i området. Der er derfor et betydeligt antal besøgende og ansatte, der benytter det omkringliggende vejnet til parkering i dag. Rigshospitalet har med det nye projekt ønsket at gøre op med denne problematik i tråd med kommuneplanens rammer om, at parkeringskrav til nybyggeri håndteres på egen grund. Det er forvaltningens forventning, at der med etablering af et p-hus bliver en meget tydeligere trafikstruktur, der, især for besøgende vil være nemmere at afkode. Derudover forventes mængden af p-søgende biltrafik i og omkring Rigshospitalet at falde drastisk.

Der investeres allerede massivt i forbedring af den kollektive trafikbetjening af bl.a. Rigshospitalet. På kort sigt er der afsat ca. 120 mio. kr. til etablering af højklasset busbetjening fra Ryparken station til Nørreport station (forbi Rigshospitalet) – et projekt, der står klar i 2014. På lang sigt har ”Kollektiv Infrastruktur København (KIK)” strategien (der har kortlagt de næste potentielle kollektiv trafik projekter indtil 2040) placeret en metrostation ved Rigshospitalet i 2032 som en del af en kommende M6-linje. Der er ikke afsat midler til projektet.

## ***2. E-mail af 25. januar 2013 fra Nørrebro lokaludvalg, v/ Andreas Juhl-Rohde (genfremsendt fra intern høring)***

***Nørrebro Lokaludvalg*** foreslår, at man flytter parkeringshuset til Nørre Allé eller ud til Blegdamsvej, samt at man indtænker en kommende metrostation under hospitalet.

### *Forvaltningens bemærkninger*

Parkeringshusets placering i periferien af området er valgt for at få mindst mulig trafik ind i området og for at adskille den tunge trafik og medarbejderparkeringen fra den øvrige trafik. En evt. metrostation under Rigshospitalet er der ikke aktuelle planer om.

På lang sigt har ”Kollektiv Infrastruktur København (KIK)” strategien (der har kortlagt de næste potentielle kollektiv trafik projekter indtil 2040) placeret en metrostation ved Rigshospitalet i 2032 som en del af en kommende M6-linje. Der er ikke afsat midler til projektet.

### **3. Bliv hørt af 25. januar 2013 fra Cykelrepublikken v/ Lars Barfred**

Indsiger giver udtryk for, at Københavns Kommune har stillet krav til Rigshospitalet om at anlægge 600 nye parkeringspladser og derfor krævet at nedrive 107 boliger. Indsiger angiver, at 600 parkeringspladser er en vækst på 150 % ift. eksisterende niveau og indsiger mener, at kommunen gerne vil have at 150 % flere af de nuværende medarbejdere skal kunne køre i bil på arbejde.

Indsiger laver herefter en beregning, hvor han mener, at parkeringshuset koster 350 mio. kr. samt at værdien af de nedlagte boliger udgør 267 mio. kr. samlet set 617 mio. kr., som kunne være brugt til bedre forhold for patienter og medarbejdere. Alternativt foreslår indsiger, at man kunne lægge parkering i kælder under de nye bygninger.

Indsiger undrer sig over, hvorfor Københavns Kommune ikke har anlagt en metrolinje, der kan betjene Rigshospitalet samt Panum og det øvrige Nørre Campus.

Uden for lokalplanområdet undrer indsiger sig over, at Københavns Kommune i Nørre Campus udvidelsen Niels Bohr Science Park har tillagt 30 % flere parkeringspladser end den konkrete analyse viste behov for, selv om der ifølge indsiger er ledig offentlig tilgængelig parkering i kvarteret døgnet rundt. Dette dokumenterer han ved indsendte billeder fra Nørre Alle. Ved udvidelse af et universitet kunne kommunen stille krav om bygning af kollegieværelser i stedet for parkeringspladser i anlæg.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Der er i Niras trafikanalyse (2010, s.4) for Rigshospitalet identificeret et uindfriet bilparkeringsbehov på ca. 300 pladser internt i området. Der er derfor et betydeligt antal besøgende og ansatte, der benytter det omkringliggende vejnet til parkering i dag. Rigshospitalet har med det nye projekt ønsket at gøre op med denne problematik i tråd med kommuneplanens rammer om, at parkeringskrav til nybyggeri håndteres på egen grund. Det er forvaltningens forventning, at der med etablering af et p-hus bliver en meget tydeligere trafikstruktur, der, især for besøgende, vil være nemmere at afkode. Derudover forventes mængden af p-søgende biltrafik i og omkring Rigshospitalet at falde drastisk.

Der investeres allerede massivt i forbedring af den kollektive trafikbetjening af bl.a. Rigshospitalet. På kort sigt er der afsat ca. 120 mio. kr. til etablering af højklasset busbetjening fra Ryparken station til Nørreport station (forbi Rigshospitalet) – et projekt, der står klar i 2014. På lang sigt har ”Kollektiv Infrastruktur København (KIK)” strategien (der har kortlagt de næste potentielle kollektiv trafik projekter indtil 2040) placeret en metrostation ved Rigshospitalet i 2032 som en del af en kommende M6-linje. Der er ikke afsat midler til projektet.

Forvaltningen har intet imod at der etableres parkering i kælder på Rigshospitalets matrikel. Rigshospitalet har dog allerede i dag et

massivt kælderkompleks, hvorfor en p-kælder dels er svær at finde plads til (fordi området *under jorden* i stor stil allerede er optaget), dels – forventeligt – vil være særdeles bekostelig at etablere. Hvis Rigshospitalet i senere byggefaser ønsker at benytte sig af muligheden for en fuld udnyttelse af byggemulighederne, stiller lokalplanen krav om etablering af parkering i konstruktion – f.eks. p-kælder.

#### **4. Bliv hørt af 31. januar 2013 fra Østerbro lokaludvalg**

**Østerbro lokaludvalg** tilslutter sig i store træk udbygningen, herunder at parkeringsdækning, køkken og varemottagelse placeres mod sygehusområdets yderkant. Lokaludvalget kan også tilslutte sig, at etageantallet kan stige som vist fra Blegdamsvej mod nord gennem byggefeltet langs Frederik V's Vej, så længe byggeriet ikke kan ses fra Fælledparken.

Lokaludvalget ønsker trafikken ad Frederik V's vej reduceret mest muligt af hensyn til gang- og cykelforbindelsen gennem Fælledparken, Henrik Harpestrengs Vej og Amorparken og for at sikre mod opstuvninger af trafik, der kan sinke ambulancetrafik. Adgangen til parkeringshus mv. bør ske fra Edel Sautes Allé.

Lokaludvalget mener, at nybyggeriet bør reduceres med en etage fra Blegdamsvej og et stykke op af Frederik V's Vej for at reducere skyggevirksomheder i Fælledparken og karreerne langs Blegdamsvej. Det reducerede etageareal kan så placeres mod nord i byggefeltet.

Lokaludvalget ønsker, at facaderne får et mere afvekslende præg end det er vist i planmaterialet, samt at facadeelementerne udformes således, at lysforurening af Fælledparken undgås.

Lokaludvalget savner mulighed for, at fodgængere kan færdes skråt igennem hospitalsområdet.

Lokaludvalget opsummerer en række punkter, som blev påpeget af borgerne ved borgermødet om lokalplanforslaget, og Østerbro

Lokaludvalg beder om, at forholdene bearbejdes i den videre planlægning: Vindproblemerne fra det eksisterende

Centralkomplekset løses ikke med lokalplanen, støj under byggefasen skal begrænses, opmærksomhed på stiernes krydsninger af de omgivende veje, samt Frederik V's Vej anses for farlig.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen arbejder sammen med Rigshospitalet på, at finde en samlet fornuftig løsning for cykeltrafikken i området. Med hensyn til adgangen til parkeringshuset er det hensigten, at adskille den tunge trafik til vare- og sterilcentralen, som ankommer fra Edel Sautes Allé, fra biltrafikken, som ankommer nordfra til Frederik V's Vej. Denne løsning vurderes ikke at være i konflikt med ambulancetrafikken.

I fælledparken bliver legepladsen påvirket af skygge fra Nordfløjen i eftermiddagstimerne om sommeren fra ca. kl. 15 til solnedgang. Om sommeren er der dog løv på træerne, så derfor vil påvirkningen være begrænset i forhold til idag. Den brede slagskygge fra Centralkomplekset vil i mindre omfang forøges med skygge fra den

nye Nordfløj om foråret og efteråret, som det ses af lokalplanens skyggediagrammer.

Der er i det nye projekt arbejdet med at forhindre vindgener og der arbejdes med en øget beplantning hvor det er muligt for at nedsætte påvirkningen fra det eksisterende centralkompleks. I

byggesagsbehandlingen vil der blive stillet de normale krav til byggepladser

Forvaltningen er enig i, at det ved Fælledparken – Guldbergshave forbindelsens krydsning af hhv. Frederik Vs Vej og Juliane Maries Vej er særligt vigtigt, at sikre gode krydsnings- og oversigtsforhold på tværs af de tværgående veje. Der er ingen aktuelle planer om at ombygge / trafikalt fredeliggøre den offentlige vej Frederik Vs Vej. Bemærkningen tages til efterretning.

#### **5. E-mail af 12. januar 2013 fra 3XN v/ Anne Strandgaard Hansen**

Indsiger, som er rådgiver for bygherre, angiver ønske om en udvidelse af det maksimale etageareal på byggefelt I på 2.000 m<sup>2</sup> og byggefelt II på 400 m<sup>2</sup>, for at sikre mulighed for at kunne anvende Energiklasse 2020 og opnå en reliefvirkning i facaden ved en forøgelse af facadedybden og derved isoleringstykkelsen.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen foreslår, at for at imødekomme ønsket øges etagearealet i byggefelterne I og II, mod at etagearealet i byggefelt IV og V sænkes tilsvarende.

Det betyder, at følgende ændringer foreslås:

**§ 5 stk. 1b, sidste sætning ændres fra -** "Det samlede etageareal i byggefelt IV og V må maksimalt udgøre 68.300 m<sup>2</sup> etageareal." **til:** "*Det samlede etageareal i byggefelt IV og V må maksimalt udgøre 65.900 m<sup>2</sup> etageareal.*"

**§ 5 stk. 2a, ændres fra –** "Det samlede etageareal må maksimalt udgøre 63.000 m<sup>2</sup> etageareal." **til:** "*Det samlede etageareal må maksimalt udgøre 65.000 m<sup>2</sup> etageareal.*"

**§ 5 stk. 3a, ændres fra –** "Det samlede etageareal i byggefelt II må maksimalt udgøre 7.000 m<sup>2</sup> etageareal." **til:** "*Det samlede etageareal i byggefelt II må maksimalt udgøre 7.400 m<sup>2</sup> etageareal.*"

#### **6. E-mail af 13. januar 2013 fra Bygningsstyrelsen v/ Susanne Kaltoft**

Bygningsstyrelsen har ikke nogen egentlig indsigelse, men gør opmærksom på, at matriklerne 5241 og 2641 Udenbys Klædebo Kvarter er ejet af Bygningsstyrelsen og ikke Københavns Universitet, som nævnt i Redegørelse for lokalplanen.

#### *Forvaltningens bemærkninger*

Forvaltningen foreslår, at teksten i Redegørelse for lokalplanen, s. 4, rettes med hensyn til det nævnte ejerforhold.

### ***7. Bliv hørt af 14. januar 2013 fra Foreningen Kulturinitiativet v/ Tove Jensen***

Foreningen mener, at man bør bevare det eksisterende patienthotel og administrationsbygning ved at integrere det i det nye byggeri, som foreningen tidligere har foreslået til Region Hovedstaden.

Foreningen vurderer, jf. skyggediagrammerne s. 16, at den nye bebyggelse vil give skyggegener i Fælledparken i perioder, hvor mange efter endt arbejde forventes at ville benytte parken. Foreningen vurderer, at det nye byggeri vil forringe udsynet fra Centralkomplekset, hvilket ikke kan være i overensstemmelse med ”helende arkitektur”.

Foreningen mener, at parkeringshuset vil tage udsyn fra nogle patienter i Centralkomplekset, samt påføre skygge på en legeplads i Fælledparken. Foreningen mener ikke, at en åben stueetage i parkeringshuset kan skabe tryghed, når den ligger øde hen det meste af tiden.

Foreningen mener ikke, at det foreslåede parkeringshus kan forsvares, hvis man vil leve op til København som cykelby og udbygning af offentlig transport og foreslår, at bilparkering etableres under jorden. Generelt mener foreningen, at en udbygning af Rigshospitalet er godt, men ikke optimalt i det forelagte forslag, idet ”kultur” burde indgå i den helende arkitektur.

Afslutningsvis mener foreningen, at man hvis man river bygningerne ned, bør gøre det nænsomt og genbruge byggematerialer, og der henvises til råd og vejledning fra Center for Bygningsbevaring i Raadvad.

### *Forvaltningens bemærkninger*

Den eksisterende administrationsbygning og patienthotel er i en så dårlig stand og så utidssvarende i forhold til moderne hospitalsanvendelse, at det er vurderet ikke muligt, at bevare dem på den intensivt udnyttede ejendom. I den eksisterende lokalplan for området er bygninger ikke fastlagt som bevaringsværdige ud fra ønsket om at sikre mulighederne for en hensigtsmæssig og fleksibel udbygning af hospitalsfunktionerne mv. er vurderet højere end den arkitektoniske værdi af bygningerne.

I fælledparken bliver legepladsen påvirket af skygge fra Nordfløjen i eftermiddagstimerne om sommeren fra ca. kl. 15 til solnedgang. Om sommeren er der dog løv på træerne, så derfor vil påvirkningen være begrænset i forhold til idag. Den brede slagskygge fra Centralkomplekset vil i mindre omfang forøges med skygge fra den nye Nordfløj om foråret og efteråret, som det ses af lokalplanens skyggediagrammer.

Forvaltningen har intet imod at der etableres parkering i kælder på Rigshospitalets matrikel. Rigshospitalet har dog allerede i dag et

massivt kælderkompleks, hvorfor en p-kælder dels er svær at finde plads til (fordi området *under jorden* i stor stil allerede er optaget), dels – forventeligt – vil være særdeles bekostelig at etablere. Hvis Rigshospitalet i senere byggefaser ønsker at benytte sig af muligheden for en fuld udnyttelse af byggemulighederne, stiller lokalplanen krav om etablering af parkering i konstruktion – f.eks. p-kælder. Antallet af cykelparkeringspladser til Rigshospitalet forøges ikke, men kvaliteten af det antal cykelparkeringspladser der i lokalplanen fastholdes, øges væsentligt. Dels stilles der krav om etablering af yderligere cykelparkeringspladser tæt på alle hovedadgange, dels stilles der krav om etablering af yderligere cykelparkeringspladser i højere kvalitet. F.eks. stiger antallet af overdækkede cykelparkeringspladser fra 364 i dag til 796 i fremtiden – over en fordobling (Rigshospitalet III, lokalplanforslag, s. 14). Dette mener forvaltningen er med til at understøtte København som *verdens bedste cykelby*.

Der investeres allerede massivt i forbedring af den kollektive trafikbetjening af bl.a. Rigshospitalet. På kort sigt er der afsat ca. 120 mio. kr. til etablering af højklasset busbetjening fra Ryparken station til Nørreport station (forbi Rigshospitalet) – et projekt, der står klar i 2014. På lang sigt har ”Kollektiv Infrastruktur København (KIK)” strategien (der har kortlagt de næste potentielle kollektiv trafik projekter indtil 2040) placeret en metrostation ved Rigshospitalet i 2032 som en del af en kommende M6-linje. Der er ikke afsat midler til projektet.