

POLITIKERSPØRGSMÅL

Spørgsmål nr.: RR-026-26

Dato: 26. maj 2026

Stillet af: Peter Westermann (F)

Besvarelse udsendt den: 12. august 2026

Parkering ved Rigshospitalet, Blegdamsvej

Spørgsmål:

Som følge af behandlingen af punkt 2 på FU-mødet den 26. maj 2026 om "Realitetsbehandling af medlemsforslag om udvidelse af p-huset Rigshospitalet" ønskes skriftlige, åbne, redegørelser for følgende spørgsmål:

1. Er der en skriftlig afklaring med kommunen om de vil insistere på opførelsen af de ekstra parkeringspladser, herunder omlægning af parkeringspladser og trafik i byggeperioden, og den permanent ekstra trafik, som vurderes at opstå.
2. Afdækning af reelt parkeringsbehov jf. Fremtidens ambulatorium + udflytning af aktivitet til Glostrup. Dette afventer vel den endelige, langsigtede parkeringsanalyse?
3. Besvarelse på hvorfor hospitalspersonalet har behov for bilparkering på dette øgede niveau, holdt op imod forbindelserne med kollektiv trafik?
4. Kan der ved et konkret projektforslag indregnes et CO2-regnskab for byggeri og øget biltrafik, og holde det op mod vores klimamål?
5. En vurdering af konsekvenserne af presset på øvrige anlægs- og projekter i anlægsbudget frem mod 2030.
6. Hvad vil de fortsatte "nødvendige undersøgelser" koste, såfremt – for det har vi jo ikke besluttet endnu – man ønsker at gå videre med projektet, og hvordan finansieres de? Hvad har de allerede gennemførte analyser kostet?

Svar:

I det følgende besvares de seks spørgsmål enkeltvis:

1: *"Er der en skriftlig afklaring med kommunen om de vil insistere på opførelsen af de ekstra parkeringspladser, herunder omlægning af parkeringspladser og trafik i byggeperioden, og den permanent ekstra trafik, som vurderes at opstå?"*.

I byggetilladelsen til Mary Elizabeths Hospital er der et krav om, at der skal etableres ekstra parkeringspladser, inden bygningen ibrugtages. I administrationens løbende dialog med embedsmænd i Teknik- og Miljøforvaltningen i Københavns Kommune (herunder et skriftligt referat) giver kommunen ikke udtryk for at ville omstøde kravet om opførelse af parkeringspladser som led i ibrugtagningen.

2: *"Afdækning af reelt parkeringsbehov jf. Fremtidens ambulatorium + udflytning af aktivitet til Glostrup. Dette afventer vel den endelige, langsigtede parkeringsanalyse?"*.

Flytningen af funktioner fra Blegdamsvej til Rigshospitalet, Glostrup kan ikke betragtes isoleret, da flytningen muliggør andre aktiviteter på matriklen. Aktuelt er det for eksempel besluttet, at Kvinde-Barn-Centeret på Bispebjerg Hospital i en årrække, imens Nyt Bispebjerg Hospital færdiggøres, flytter til Blegdamsvej, og at andre arealer skal rømmes, så de kan renoveres. Det forventes derfor ikke, at der kommer til at være tomme arealer på Blegdamsvej, og arealerne vil derfor fortsat drive en grad af trafik til matriklen – patienter, pårørende, medarbejdere, leverandører, håndværkere mv.

Et lignende forhold gør sig gældende med fremtidens ambulatorium, hvor en andel af fremmøde-aktiviteten overgår til telemedicin, hvorved ambulatorierne vil være mere arealeffektive. Herved frigør fremtidens ambulatorium arealer til anden brug, der igen vil drive trafik til matriklen.

Derfor er det styrende kapacitetsnøgletal antal parkeringsbåse per kvadratmeter, fordi funktionsarealer alt andet lige altid driver en grad af trafik til matriklen. Det er også dette nøgletal, der er styrende i lokalplanssammenhæng.

Lokation	Antal b�se		Bruttoareal	Antal medarbejdere		Patienter	
	antal	m2	m2 per b�se	antal	antal per b�se	antal	antal per b�se
RH-Blegdamsvej	1.455	398.537	274	10.262	7,1	5.917	4,1
Herlev Hospital	2.757	383.432	139	6.567	2,4	2.736	1,0
Hvidovre Hospital	2.034	318.262	156	5.711	2,8	2.342	1,2
RH Glostrup	1.839	199.738	109	3.410	1,9	3.113	1,7
Bispebjerg Hospital	1.143	186.252	163	5.660	5,0	1.505	1,3
Gentofte Hospital	1.003	146.238	146	1.300	1,3	1.663	1,7
Frederiksberg Hospital	463	82.287	178	1.066	2,3	1.393	3,0

11/07/2026

Beregnet total 2026/06/28/16

0107.2026

Parkeringsn gletal 20260628HB

Som det fremgår af ovenstående nøgletal, er Blegdamsvej den af de store hospitalsmatrikler, der har færrest parkeringsbåse b de per m², per medarbejder og per patient. Omvendt er det også en af de matrikler, der har de mest gunstige mobilitetsvilk r, og som (på linje med Bispebjerg Hospital) har flest brugere, der kommer på cykel og med offentlig transport.

3: "Besvarelse på hvorfor hospitalspersonalet har behov for bilparkering på dette øgede niveau, holdt op imod forbindelserne med kollektiv trafik?"

N r parkeringskapaciteten er presset, så er det nødvendigt at prioritere imellem målgrupperne for parkering. Administrationen vil gerne henvise til de kommende principper for parkering, som blev behandlet af Miljø- og Klimaudvalget 3. juni 2026, og behandles af forretningsudvalget og regionsrådet på m derne den 25. august og 1. september 2026.

Parkeringsstrategien indeholder fem tværgående principper, hvor især de to første principper er relevante i forhold til spørgsmålet. Princip 1 lægger op til en politisk beslutning om, at parkering til patienter og pårørende skal prioriteres højere end parkering til medarbejdere og lokalområdet, imens princip 2 lægger op til en politisk beslutning om, at det sunde og grønne transportvalg – herunder kollektiv transport – skal fremmes over for de ansatte.

Som understøttelse af principperne er der udarbejdet et tværgående dataoverblik, som sammenligner hospitalernes parkeringsvilkår og bidrager til database-rede beslutninger på lokalt niveau (jf. tabellen ovenfor). Indsigten fra tabellen kan suppleres med, at transportvaneunders gelser for hospitalet viser, at cirka 60% af de ansatte cykler/går til arbejdet, cirka 10% kommer i bil og cirka 30% kommer med kollektiv transport (Kilde: Tværgående mobilitetsanalyse for hospitaler, Region Hovedstaden 2022). Det indikerer, at medarbejderne på Rigshospitalet Blegdamsvej har og udnytter alternativer til bilen.

Center for Ejendommens belægnings- og kapacitetsanalyser viser, at parkeringshuset på Blegdamsvej, som er reserveret til medarbejderne, ofte er fuldt udnyttet i dagtimerne i hverdagene. Som regel er alle b se i parkeringshuset i brug efter vagtskiftet om morgenen og bliver først ledige efter kl. 16 igen.

Administrationen vurderer på den baggrund, at hvis der kommer flere parkeringspladser til medarbejderne i parkeringshuset, så vil de blive udnyttet. Der vil på den ene side måske være nogle, som dropper cyklen eller kollektiv

transport til fordel for bilen, hvis det bliver nemmere for dem at parkere, men hvor mange, det drejer sig om, har administrationen ikke beregninger på.

Der vil på den anden side også være medarbejdere, som i forvejen er i bil og parkerer ude på gaden, som nu vil begynde at parkere i parkeringshuset, hvis der er plads. Administrationen har data, som bekræfter, at medarbejderne ofte parkerer på gader, hvor der er betalingsparkering. I dag har medarbejderne mulighed for at købe en parkeringslicens, som giver dem en parkeringsgaranti i enten parkeringshuset eller på kommunal vej. Rigshospitalet betaler for, at disse medarbejdere kan parkere på gaden, hvis der ikke er plads til dem i parkeringshuset. Denne udgift, som i 2025 var på 3,9 mio. kr., vil formentlig bortfalde og som minimum reduceres kraftigt, hvis parkeringshusudvidelsen realiseres.

Månedslønnede ansatte med en kontrakt på mindst ét år har mulighed for at bestille et skattefrit årskort til bus, tog og metro og herigennem spare op til 50% på deres daglige transport. Det sker igennem "Erhvervskort-ordningen", som er et medarbejdergode for alle ansatte i regionen.

4: "Kan der ved et konkret projektforslag indregnes et CO₂-regnskab for byggeri og øget biltrafik, og holde det op mod vores klimamål?"

Ved et konkret projektforslag kan administrationen foretage vurdering af klimaftryk og miljøkonsekvenser af byggeriet, holde resultatet op med regionens klimamål og lade resultatet indgå i en helhedsvurdering. For netop byggeri er det faktisk et lovkrav at beregne byggeriets klimapåvirkning i form af en livscyklusanalyse (LCA).

Alle byggerier medfører en øget udledning af CO₂, men i det enkelte byggeri kan CO₂-udledningen nedbringes ved målrettede tiltag. Derved kan den samlede CO₂-udledning per m² fra regionens byggeri nedbringes.

Parkeringshuset er opført som betonelementbyggeri og er forberedt til at blive udvidet efter samme princip. Det betyder, at der ikke er fuld frihed til at vælge en helt anden konstruktion. Der kan dog blandt andet arbejdes med beton med lavere CO₂-aftryk og med at bruge materialerne mere effektivt.

Man kan også vurdere CO₂- og miljøkonsekvensen for øget biltrafik – omend med stor data- og beregningsusikkerhed. Den forventede stigning i aftrykket fra biltransport vil imidlertid ikke indgå i regionens klimaregnskab, idet Region Hovedstaden ikke medtager privat transport, herunder medarbejderpendling til og fra hospitaler, i de årlige klimaregnskaber eller i 2030-klimamålet.

5: "En vurdering af konsekvenserne af presset på øvrige anlægs- og projekter i anlægsbudget frem mod 2030"

Med budgetforslaget for 2027-2030 fremlægges et fuldt disponeret anlægsbudget, med et primært fokus på afslutning af igangværende anlægsprojekter, samt prioritering af påkrævede renoverings- og moderniseringsprojekter. Generelt er der konstateret et stort behov for renovering og modernisering af regionernes bygninger.

Igangsætning af yderligere anlægsprojekter påvirker dermed alt andet lige prioritering af renovering og modernisering de kommende år.

6: *"Hvad vil de fortsatte "nødvendige undersøgelser" koste, såfremt – for det har vi jo ikke besluttet endnu – man ønsker at gå videre med projektet, og hvordan finansieres de? Hvad har de allerede gennemførte analyser kostet?"*.

De allerede gennemførte analyser, som COWI har lavet for Region Hovedstaden, har kostet 550.000 kr. ekskl. moms.

Udgiften til yderligere undersøgelser er integreret i anlægsestimatet på 125-150 mio. kroner, som blev forelagt på mødet i forretningsudvalget den 26. maj og i regionsrådet den 2. juni 2026. Det indgår i estimatet som en del af entreprisedgifterne og er kort beskrevet i bilaget til mødesagen.

Hvis yderligere undersøgelse skal udføres, inden der træffes beslutning om anlægsprojektet, så vil der være brug for en tillægsbevilling, f.eks. fra råderummet på anlægsrammen. Administrationen anbefaler dog, at yderligere undersøgelser først igangsættes, hvis anlægsprojektet besluttet.