

DI skal frem i gadebilledet

Udvidelse

Arkitekten bag forslaget om en udvidelse af Industriens Hus ønsker en tæt men nænsom forbindelse til naboerne, og så skal projektet tage udgangspunkt i husets historie og kendetegn.

Finn Georg Bald
fgb@di.dk

Arkitekt Lars Bendrup fra tegnestuen TRANSFORM i Århus har sat stregerne til forslaget om udvidelsen af Industriens Hus. Han er gået til opgaven med respekt for historien.

- Stedets tyngde og historie har lagt os meget på sinde. Vi styrker Rådhuspladsen og metropolzonen, og der er skabt en nænsom relation mellem Industriens Hus og Tivoli, sagde Lars Bendrup ved præsentationen af DI's planer om en udvidelse af Industriens Hus i torsdags.



⌚ Vesterbrogade får en tiltrængt ansigtsløftning. //MIR / TRANSFORM

Bygningen ligger tilbagetrukket fra Rådhuspladsen. Han ser derfor frem til at få bygningen mere frem i gadebilledet.

- Det kommer tættere på Rådhuspladsen. By og bygning rykker tættere sammen, sagde Lars Bendrup. Der vil være mødelokaler i foyeren ud mod Rådhuspladsen, så man med arkitektens ord får byen inviteret "helt indenfor".

Rådhuspladsen, H.C. Andersens Boulevard, Vesterbrogade og Tivoli kommer til at afspejles i bygningen i fire facadeskærme. Facaden mod Tivoli får udseende som en trappe, hvor

de nederste trin starter i enden mod Bernstorffsgade og i højden stopper ud mod Rådhuspladsen.

- Vi vil gerne, sammen med Tivoli, finde det rigtige udtryk, så bygningen blander sammen med haven, understregede Lars Bendrup.

Lysreklamerne mod Rådhuspladsen vil også pryde ombygningen.

- Vi vil gentænke reklamebilledet. Måske i en ny version. Men det er en del af DI, som vi gerne vil tage med over i den nye facade, sagde Lars Bendrup.

Adm. direktør Hans Skov Christensen, DI, forventer meget af det valgte arkitektfirma.

- Jeg er glad for, at det er en ung arkitektvirksomhed, der tager fat. Der er altid noget spændende ved, at nye friske kræfter kommer til. Jeg håber også, at det bliver et skub frem for et talent som Lars Bendrup.

Glæder sig til færdigt hus

Teknik- og miljøborgmester Klaus Bondam, Københavns Kommune, ser også store perspektiver i arkitektforslaget.

- Tankerne bag udvidelsen ligger helt i tråd med kommunens tanker om Metropolzonen. DI-byggeriet åbner op i forhold til Rådhuspladsen og skaber en god butiksgade ned mod Hovedbanegården. Samtidig er det et byggeri med smukke facader, som kommer til at klæde Tivoli. I det hele taget er det et visionært projekt, som jeg glæder mig til, står færdigt.

Udvidelse af Industriens Hus

- ⌚ udvides med 16.000 m² til i alt 36.000 m²
- ⌚ indre struktur ændres fra et J til et O med et overdækket atrium
- ⌚ facadeskærm om alle fire facader
- ⌚ niveau-1 tilføjes 270 m² teknik
- ⌚ i niveau 0 bliver der 430 mødepladser mod i dag 318 fordelt på 2 etager
- ⌚ niveau 6 huser nyt køkken og kantine med panoramaudsigt.
- ⌚ www.di.dk

S-tog er tre gange så dyr som letbane

Kollektiv transport

Samfundsøkonomisk er det tre til fire gange billigere at bygge en letbane langs Ring 3 i København end en S-togsforbindelse, og det tager kun den halve tid at bygge. Det viser en kommende analyse fra Dansk Kollektiv Trafik.

René Madsen
rema@di.dk

Det er en markant bedre samfundsøkonomisk investering at bygge en letbane end en S-togsforbindelse mellem Lundtofte og Glostrup. Det konkluderer en ny samfundsøkonomisk analyse, som Brancheforeningen Dansk Kollektiv Trafik har på trapperne.

- Analysen viser, at fordelene ved at bygge en letbane er, at den er hurtigere færdigbygget og dermed hurtigere kan bidrage til aflastningen af vejnettet. Den er også billigere, når man regner alle de samfundsøkonomiske omkostninger med, siger direktør i Dansk Kollektiv Trafik, Per Henriksen.

Letbane halverer byggetiden

Diskussionen om en letbane langs med Ring 3 i København har kørt i flere år, og i 2004 foreslog Arriva sammen med Carl Bro og Alstom at bygge letbanen som et OPP-projekt. Tidligere i år foreslog DSB så, at man i stedet skulle bygge en S-togsline. Men problemet med at bygge en S-togsforbindelse er blandt andet, at den vil kræve flere ekspropriationer, og den vil genere langt flere mennesker både under arbejdet med at anlægge S-togsforbindelsen, og efter den er kommet i drift, konkluderer analysen.

- Samtidig vil en S-togsline være tre til fire gange så dyr at bygge i forhold til letbanen, og det vil tage 8 til 10 år at bygge en S-togsforbindelse, hvor en letbane vil kunne køre tre til fire år, efter politikerne har taget en beslutning om at bygge den. Sam-

let set bliver en letbane derfor en markant bedre samfundsøkonomisk investering, siger Per Henriksen.

S-tog gennemskærer områder

Han peger også på, at en S-togsforbindelse vil betyde færre stationer med større afstand imellem, og dermed mister man ifølge ham stationsnærheden, som kan være med til at gøre det mere attraktivt at placere både virksomheder og boliger langs med strækningen.

Samme fordel ser formand for Region Hovedstaden Vibeke Storm Rasmussen (S).

- En letbane kan både køre hurtigt igennem nogle områder og samtidig også bruges til den der ærindespredning. Og det er det, du har brug for i forhold til arbejdspladserne og bycenterne i regionen, siger Vibeke Storm Rasmussen.

Derfor foretrækker hun en letbane frem for en S-togsforbindelse.

- Problemet med en S-bane er, at den gennemskærer byområder. En letbane kommer ind igennem et kvarter, hvor der er handlegader og forretninger, og hvor der er nogen, der bor. En letbane bringer folk hen, hvor

Valget mellem letbanen og S-tog

- ⌚ Letbanen: Ideen er at bygge en letbane fra Lundtofte over Lyngby til Glostrup. En letbane vil ifølge Dansk Kollektiv Trafiks analyse koste 4,1 milliarder at anlægge og vil kunne bygges på mellem tre og fire år.
- ⌚ S-togsforbindelsen: DSB og Bane-Danmark foreslog i januar, at man skulle undersøge om en S-togsforbindelse mellem Lyngby over Glostrup til Hundige er mulig. Ifølge Dansk Kollektiv Trafiks analyse vil den koste 15 milliarder at bygge og tage mellem 8 og 10 år at bygge.

de skal, og ikke kun til en station som et S-tog gør, siger Vibeke Storm Rasmussen.

⌚ Samfundsøkonomisk er det mere fornuftigt at lade letbanetog køre mellem Lundtofte og Glostrup frem for S-tog, viser ny analyse. //Jungersen Grafisk

