

fredeligere – smukkere – grønnere

Vesterbro Torv og omkringliggende gader

Dispositionsforslag marts 2024

Indholdsfortegnelse

	Intro
3	Forudsætninger
4	Projektets delområder
	Fremtidens Vesterbro Torv
8	Vesterbro Torvs historie
10	Placering i byens <i>landskab</i>
11	Vesterbro Torv i dag
12	Vision - fra trafikrum til byrum
14	Situationsplan 1:400
16	Snit 1:200
18	Overordnet disponering
20	Planudsnit 1:200
22	Belægning
24	Beplantning
26	Inventar
28	Belysning
30	Torvet og vandet
	Gaderne
34	Materialitet og begrønning
36	Vesterbrogade
42	Hjortensgade
54	Langlandsgade
64	Teglværksgade
72	Nørre Allé
82	Vester Allé
88	Janus La Cours Gade

Forudsætninger

Aktuelt grundlag for udvikling af et nyt Vesterbro Torv og omkringliggende gader

Omdannelsen af Vesterbro Torv er en del af den mobilitetsplan, som byrådet vedtog i 2023. Ambitionen er at skabe en midtby med færre biler og med mere plads til mennesker og byliv. Efter mere end 100 år som et bildomineret otte-benet trafikalt knudepunkt er tiden inde til forvandling af Vesterbro Torv til et byrum for mennesker og at skabe gode trafikale forhold på de omkringliggende veje.

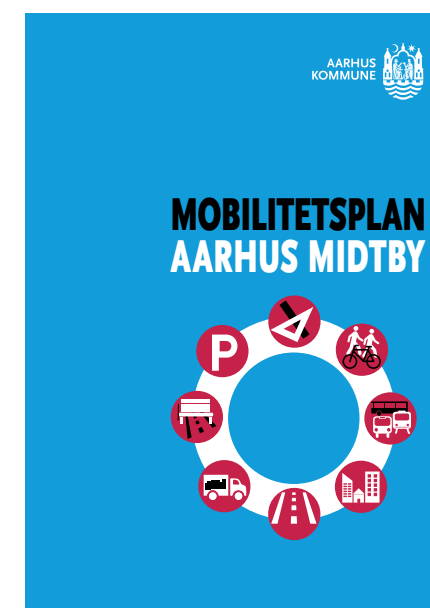
Vesterbro Torv skal blive et attraktivt byrum for byens borgere. Det skal være et torv, som bliver kvarterets mødested og samtidig peger ind i fremtiden som et oplevelsesrigt Aarhus-byrum. Med Vesterbro Torv er der mulighed for at vise, hvordan strategi og vision for 'Et grønnere Aarhus med mere blåt' kan udfoldes i et konkret anlægsprojekt i den eksisterende og tætte by, hvor omdannelse forenes med klimatilpasning.

Siden august 2023 er der blevet skitseret på forskellige løsningsforslag, der tilgodeser og indarbejder de ovenstående ønsker, krav og behov. Dispositionsforslaget er et billede på denne forudgående proces, og vil blive viderebearbejdet frem til færdiggørelse af et udbudsprojekt sommeren 2024.

Det forventes at anlægsarbejdet udføres i 2025.



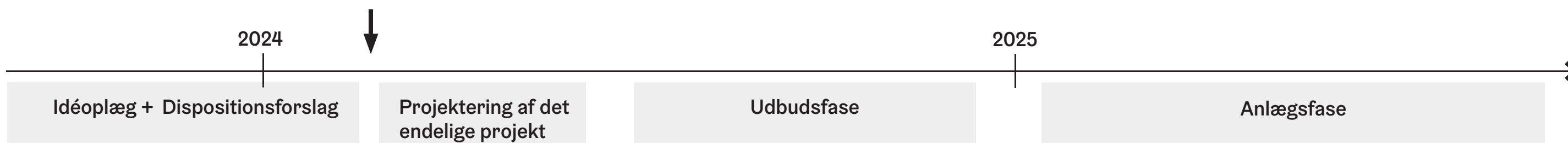
Byliv og forskønnelse



Trafikændringer



Et grønnere Aarhus med mere blåt og behov for klimatilpasning (scalgo-kortudsnit)





Projektets delområder

Dispositionsforslaget indeholder følgende delområder, som bliver beskrevet og visualiseret detaljeret i nærværende dokument:

- 1) Omdannelse af Vesterbro Torv, nyt byrum og fredeliggørelse af trafikale løsninger, herunder ny bussluse
- 2) Omdannelse af Vesterbrogade med delvis ensretning og ændringer af fortove samt ny cykelsti og parkeringsforhold
- 3) Ensretning af Hjørtensgade samt tilføjelse cykelsti og indarbejdelse af blågrønne løsninger samt forsinkelsesbassin ved Botanisk Have
- 4) Indarbejdning af blågrønne løsninger i Langelandsgade, herunder et nyt forsinkelsesbassin ved Skt. Markus Kirkeplads
- 5) Indarbejdning af blågrønne løsninger i Teglværksgade
- 6) Ændring af vejgeometri i Nørre Allé der sikre større fortovsarealer langs de nordlige facader og bussluse mellem Gl. Munkegade og Klosterport
- 7) Ensretning af Vester Allé samt indarbejdning af nye cykelstier
- 8) Indarbejdning af blågrønne løsninger i Janus La Cours Gade

“Fra hestevognens svingen til bilens pladskrævende kommen og direkte ind i nutidens fokus på mennesket og naturen i byen. Når man står på torvet, bevæger sig rundt i dets periferi med kig ind til byen og ud af byen, kan historien mærkes. Et pulserende liv med handel, gademusikanter og byens borgere. Butikkernes døre går roligt op og i. Handlende forsvinder ind og kommer ud igen, poser med grøntsager og planter over skuldrene. Et pølsehorn fra 7Eleven gnaves side om side med en sprød italiensk pizza (...) En lille pause midt i Vesterbro, Vesterbro C, inden dagen går videre. “

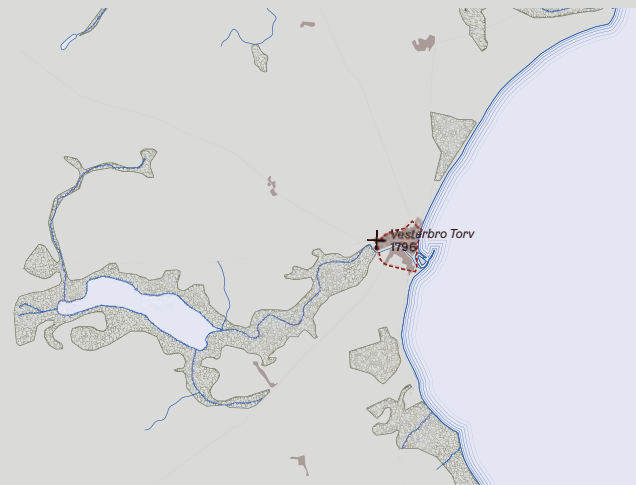
Citat fra bogerinddragelsens konceptidé om drømmen for Vesterbro Torv.



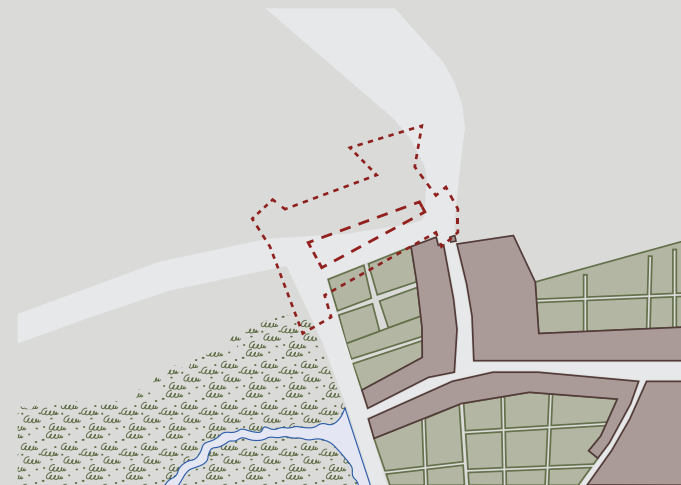
1

Fremtidens Vesterbro Torv

Vesterbro Torvs historie



Aarhus 1796



Kort Vesterbro Torv, før 1800



Byens beskidte bagside, 1903-1907



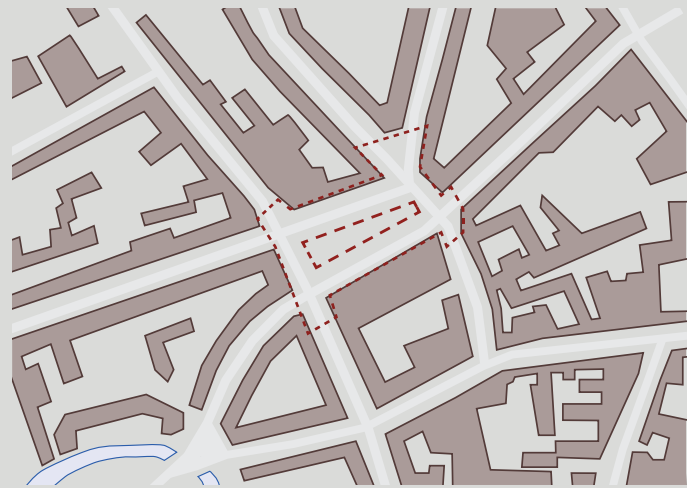
Fra landsbyidyl til stenørken, 1930-1940

Før 1800 tallet-1828: Byens vestlige port

Før 1800-tallet lå Vesterbro Torv uden for byen ved den vestlige indgang til byen, som stod ved udmundningen af Vesterport, der hvor gaden møder Vesterbro Torv. Området blev primært anvendt som losseplads, men i 1828 ændrede det karakter med etableringen af et teglværk nord for Vesterport og blev med tiden mindre og mindre landligt.

1847-1907 : Kvægtorvet

I 1847 blev Vesterbro Torv anvendt til kreaturhandel og blev i folkemunde kendt som Kvægtorvet og Grisatorvet indtil 1885, hvor det fik sit navn Vesterbro Torv. Torvet var et beskidt og ildelugtende område i byen og på trods af forsøg på forbedringer som brolægning og dyrefolde, forblev torvet plaget af sanitære udfordringer. I 1907 blev kreaturhandelen flyttet til det nye slagtehus syd for byen.



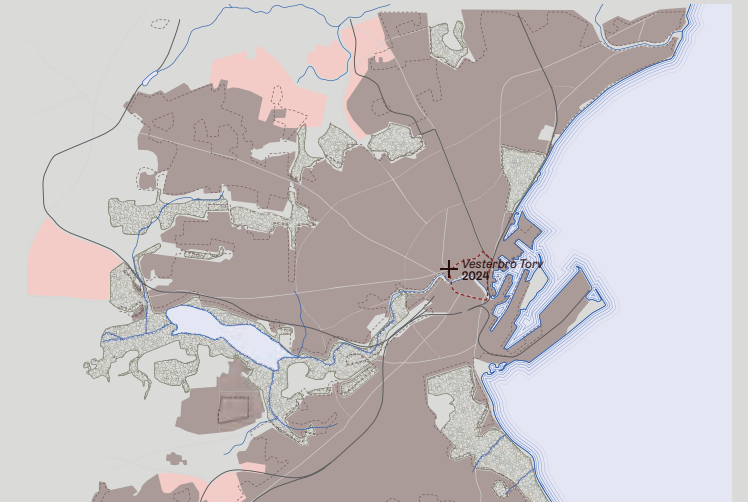
Vesterbro Torv afgrænses, 1930-1940



Kvarteret og trafikken fortættes, 1978-1985



Antræk til en ny fremtid, 2021



Aarhus 2024

1913-1960 : Modernisering af torvet

Fra 1913 forsøgte Aarhus Forskønnelsesforening at forbedre torvet, men det endte som en oplagsplads for brosten i en lang årrække. Først i 1935 blev torvet omlagt, og i samme periode oplevede området en betydelig boligudvikling. Arbejdernes Andels Boligforening opførte flere rødstensboliger nord og vest for torvet for at imødekomme byens voksende arbejderbefolkning. Og i løbet af 1930-40'erne voksede den afgrænsning frem af torvet, som stadig er gældende i dag. I 1953 blev torvet omlagt for at rumme et underjordisk garageanlæg og et beskyttelsesrum i forbindelse med Den Kolde Krig. Den stigende trafik i byen prægede allerede torvet i 50'erne og torvet har siden da mest af alt været et trafikalt knudepunkt.

1980-2024 : Drømme om fremtiden

I 1980-erne ønskede en borgergruppe at fredeliggøre hele området omkring Vesterbro Torv ved at ændre på de trafikale forhold, samt indrette torvet til leg og ophold. I 1992 blev der udskrevet en konkurrence om en transformation af torvet. Den vandt Ingvar Cronhammar, men projektet blev aldrig realiseret. Gennem de sidste 10 år har torvet haft forskellige midlertidige installationer, alle med fokus på at skabe mere byrum til ophold og events og med mindre fokus på trafik og parkering.

Placering i byens landskab

På ådalens nordlige bakkeskråning ligger Vesterbro kvarteret. Bydelen er præget af bakker, og nogle gader er blandt de stejleste i Danmark i bebyggede områder.

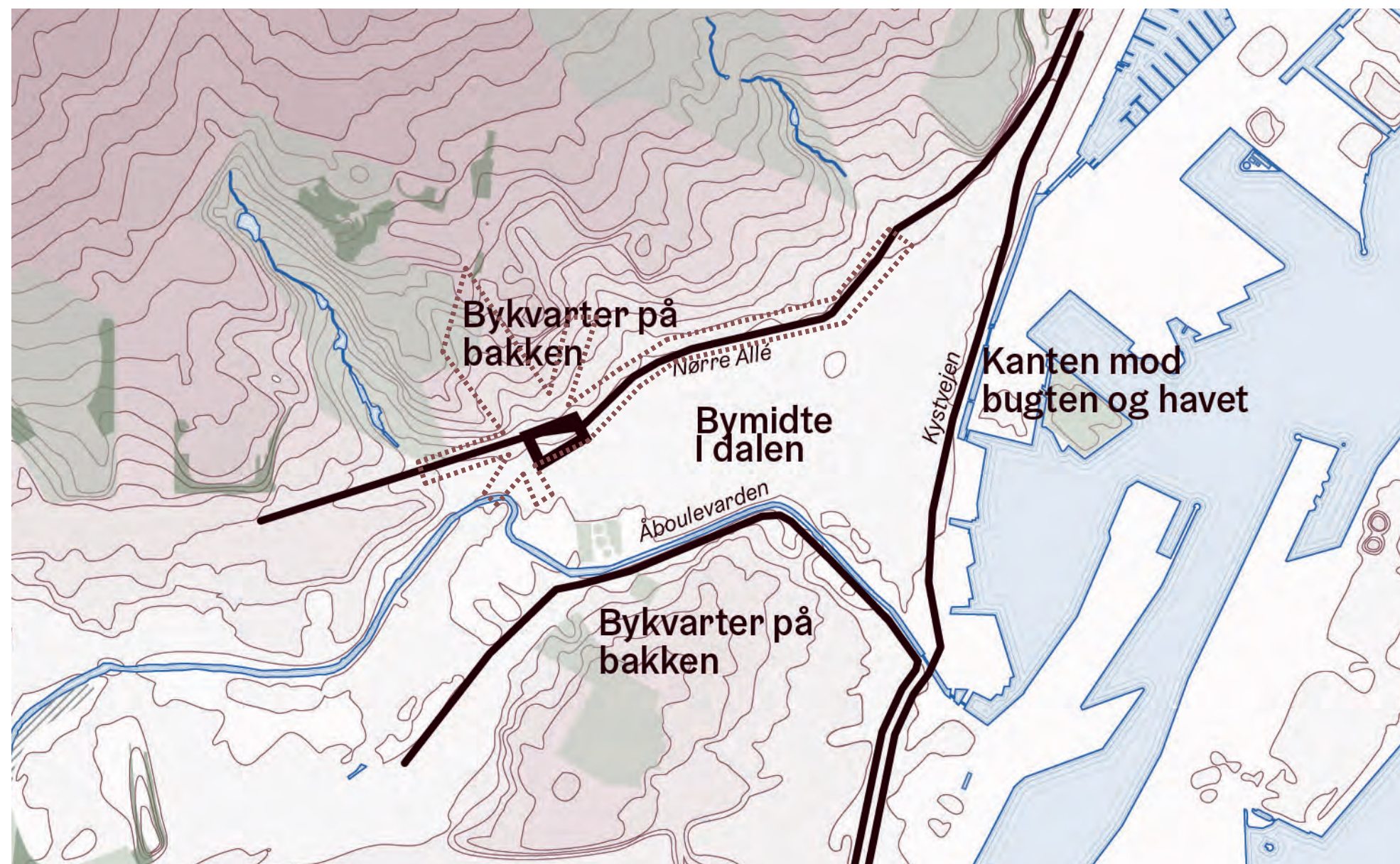
Bydelen på bakken ligger nord og nordvest for Aarhus C (indre Aarhus) og dækker fra vest mod øst over området fra det gamle amtssygehus, Den Gamle By, Botanisk Have og Vestervang til Øgaderne og Høeg Guldbergsgade. Området er et af de tættest befolkede i Aarhus midty og består hovedsaglig af beboelsesejendomme (lejligheder). Øgadekvarteret, som i høj grad karakteriserer Vesterbro, er hovedsagligt et beboelseskvarter med skole og hyggelige lokalmiljøer, legepladser og enkelte butikker.

I den flade dal ligger den centrale del af Aarhus, midtbyen, inden for de tre alléer: Nørre Allé, Vester Allé og Sønder Allé. Området er det gamle Aarhus, der opstod tilbage i vikingetiden sidst i 700-tallet.

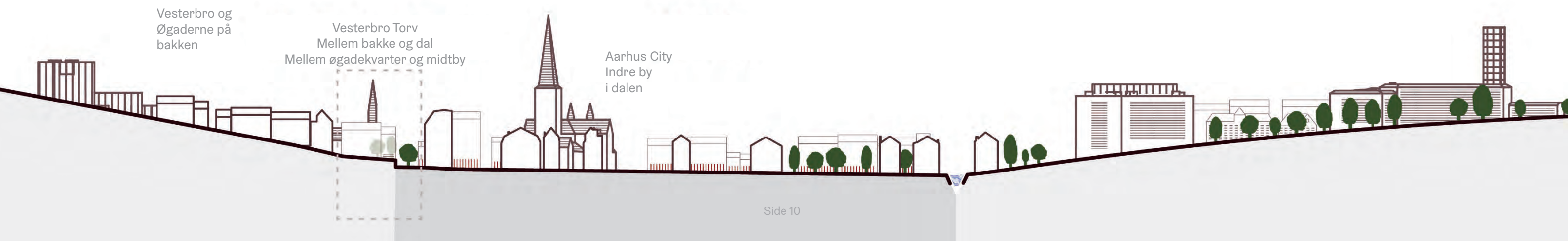
Indre Aarhus består blandt andet af Latinerkvarteret, som er et område, der huser gader med toppede brosten som Badstuegade, Klostergade og Volden med flere samt den centrale plads, Pustervig Torv. Latinerkvarteret er domineret af modebutikker og har også et stort udvalg af caféer, tre teatre og en art-cinema biograf (Øst for Paradis)

Vesterbro Torv og projektområdet ligger på kanten af bymidten, hvor bakken møder dalen. Vesterbrogade og Nørre Allé løber langs med terrænet for foden af bakkeskråningen, mellem "arbejderkvarteret" i øgaderne på den ene side og "Aarhus City" i dalen på den anden. Når vi med nærværende projekt behandler både Vesterbro Torv og de omkringliggende gader, er det med respekt for dette bylandskabelige fundament og med en iboende ambition om at styrke oplevelsen af den landskabelige overgang fra bakke til dal, mødet mellem lokalkvarteret og den pulserende indre by. På samme måde som Åboulevarden for foden af "Arosbakken" (Vester Allé) flankerer bakkens fod med sin karakterfulde promenade langs åen, kan fremtidens Vesterbrogade og Nørreallé forme et trygt, grønt og smukt gadeforløb, der understreger "scenskiftet" fra Øgaderne på bakken til indre by i dalen.

Visionen er et generøst gaderum indrettet til byliv fremfor bilos-fredeligere, smukkere, grønnere.



Øverst: Principplan af Aarhus' landskab
Projektområdet Vesterbro Torv og omkringliggende gade (rød stiplede linje) ligger for foden af bakken, mellem øgadekvarteret og bymidten i dalen



Vesterbro Torv i dag

Torvets potentiale som bindeled mellem det lokale kvarter på bakken og det mere kommercielle indre Aarhus i dalen opleves i dag uforløst. Vesterbro Torv er ikke et samlet torv men en trafikal knude, hvor stemningen er hektisk, trafikken hæsblæsende og det centrale opholdsareal ligger som en afsondret ø, der for det meste ligger ubenyttet hen.

Rumligt indrammes stedet meget fint af bygningerne, som skaber et stort, rektangulært rum. Fra sidegader og tværs henover torvet opleves mange fine kig til by og bygninger. Der er mange aktive og udadvendte stueetager, dagligvarebutikker, kiosker, frisører og barbere, fastfoodbutikker, elforhandler, oplevelsesbutikker m.m., som trækker mange mennesker til, særligt fra lokalområdet. For lokalområdet er torvet et potentielt samlingssted, hvor man handler, mødes og gerne vil opholde sig. Midt på stedet i "rundkørselens midte" findes parkering på terræn og under jorden samt et mindre opholdsareal med et toilet. Men stedet er en afsondret ø i midten, omgivet af veje.

Fortovene langs bygningerne opleves "smalle", da veje og biltrafik dominerer, og der er desuden mange parkerede cykler. Kantzonerne er ikke attraktive, på trods af at der er mange aktive, udadvendte funktioner i stueetagerne.

Stedet bruges i dag primært til bevægelse fra A til B for biler, busser og mennesker. De er i konstant bevægelse dag og nat. Der er larm og kaos både for øje og øre. Det er et bombardement af indtryk. Det er et rå og upoleret sted. Den typiske bruger af det eksisterende opholdsareal i rundkørselens midte sidder her for at få en følelse af at høre til og samtidigt forsvinde i kaoset.

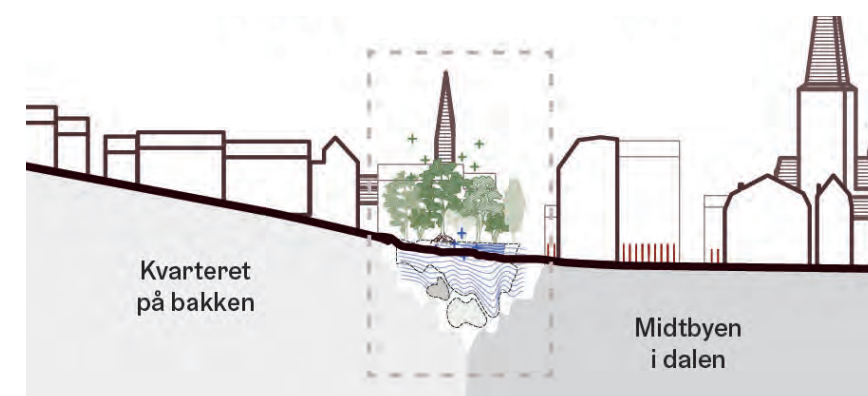
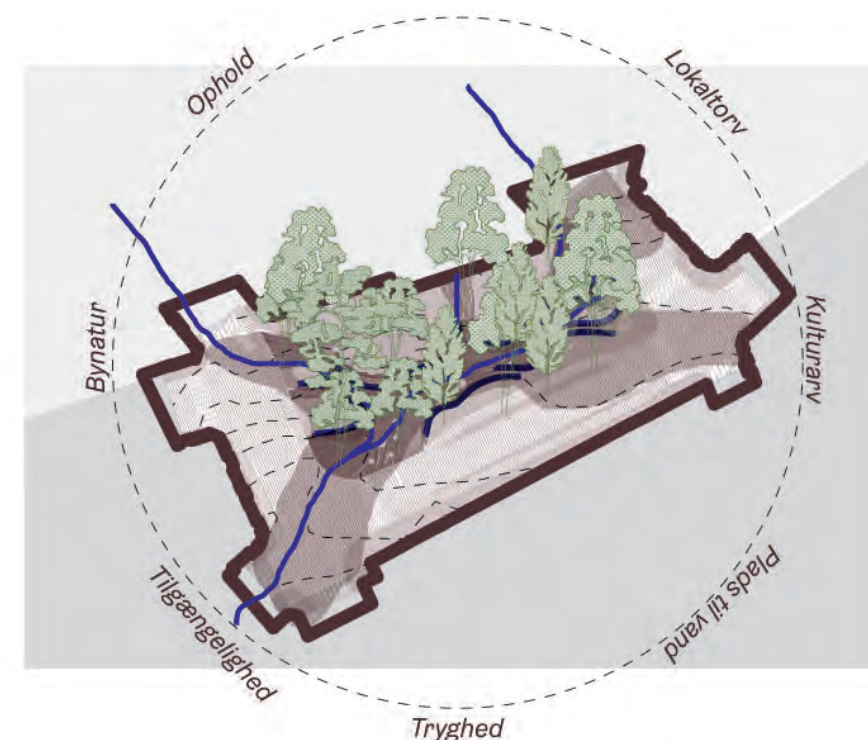
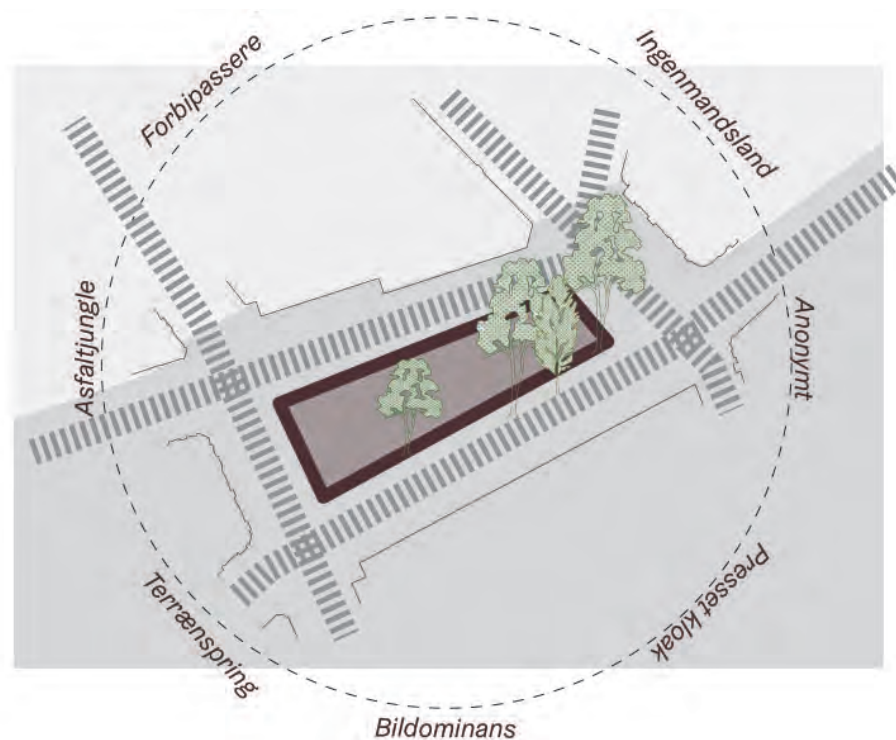


Vesterbro Torv set fra Nørre Allé



Vesterbro Torv set fra oven

Vision - fra trafikrum til byrum



I dag - trafikrum
En parkerings-ø mellem otte veje

I fremtiden - byrum
Et samlet torv med et væld af liv

Vesterbro Torv opleves ikke som et torv for mennesker, men et trafikalt knudepunkt hvor trafik og færdsel dominerer brug og oplevelse af stedet. Samtidig skaber P-kælderen et terrænspring, som besværliggør gør færdsel over pladsen.

Det nye Vesterbro Torv er et mødested for byens borgere og lokalområdets beboere. Stedet, der oprindeligt var en port til byen og derpå i mere end 100 år, har været et trafikalt knudepunkt, vil i fremtiden være et fredeligt, grønt åndehul i byens pulserende liv. Med trafikomlægningerne i de omkringliggende gader forvandles torvet fra trafikrum til byrum. Her opleves byliv, byrum, trafik i denne prioriterede rækkefølge. Torvet bliver stedet, hvor *man mødes og kan være*, i et demokratisk og inkluderende rum, hvor beplantning, træer, opholdssteder og et sammenbindende gulv danner et levende og attraktivt bymiljø - et nutidigt Aarhus byrum, hvor bykvalitet og natur forenes.

Vesterbro Torv opleves i dag som et trafikrum med en bred vej og smalle fortove, hvor man ikke opholder sig, men skynder sig videre.



Foto af Vesterbro Torv i dag

Det nye Vesterbro Torv vil opleves som et grønt byrum - Et samlet torv der spænder fra facade til facade og har plads til både roligt ophold, sociale møder og leg. *Fredeligere, grønnere og smukkere.*



Visuialiseringen af fremtidens Vesterbro Torv

Vesterbro Torv - Et blågrønt åndehul i byen

Man møder allerede Vesterbro Torv i de tilstødende gader. En gennemgående belægning med stokhuggede og jetbrændte chaussesten og brosten griber fat i alle de tilstødende gader og facader og trækker oplevelsen af byrummet helt ud til kanten. Her kommer byrummet og bylivet før trafikken, de bløde trafikanter er prioriteret, og følelsen af at være i et trafikrum er næsten udvisket.

Torvet indrettes med forskellige zoner, der indbyder til ophold, både det korte, det lange og de uformelle møder. Her er der plads til handel, leg og bevægelse, men med en stor fleksibilitet i indretningen. Det nye torv kan anvendes til mange forskellige aktiviteter og events gennem ugen, måneden og året. Torvet opleves som et samlet torv, men har tre primære zoner, som hver især kan noget forskelligt.

Mod nord ligger "plateauet" med direkte kobling til handelslivet langs den nordlige facade. Her har butikker og caféer god mulighed for at stille caféstol op i solen og trække deres aktiviteter ud på torvet. En række større borde-bænkesæt kan frit flyttes rundt og giver torvets brugere mulighed for at indrette torvet efter de aktiviteter de ønsker. Det kan være torvedage, fællesspisning, loppemarked, yogaevents mm. En grusflade med letløvede træer i den sydvestlige ende af plateauet skaber en opholdsplomme med en uformel stemning, hvor der både er mulighed for ophold i solen eller under træernes skygge.

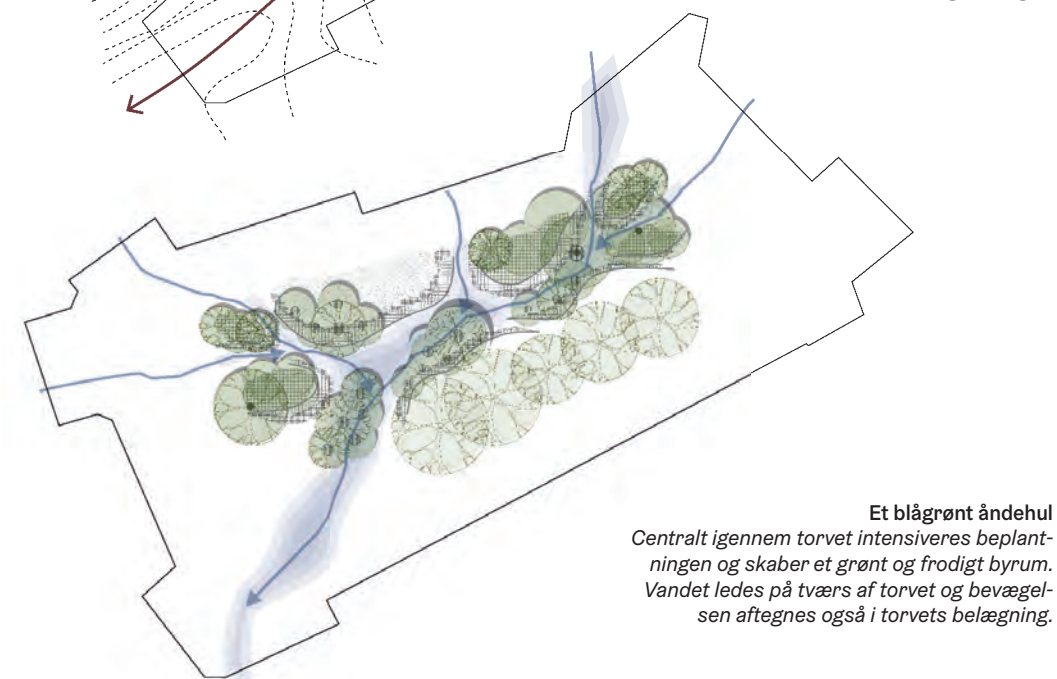
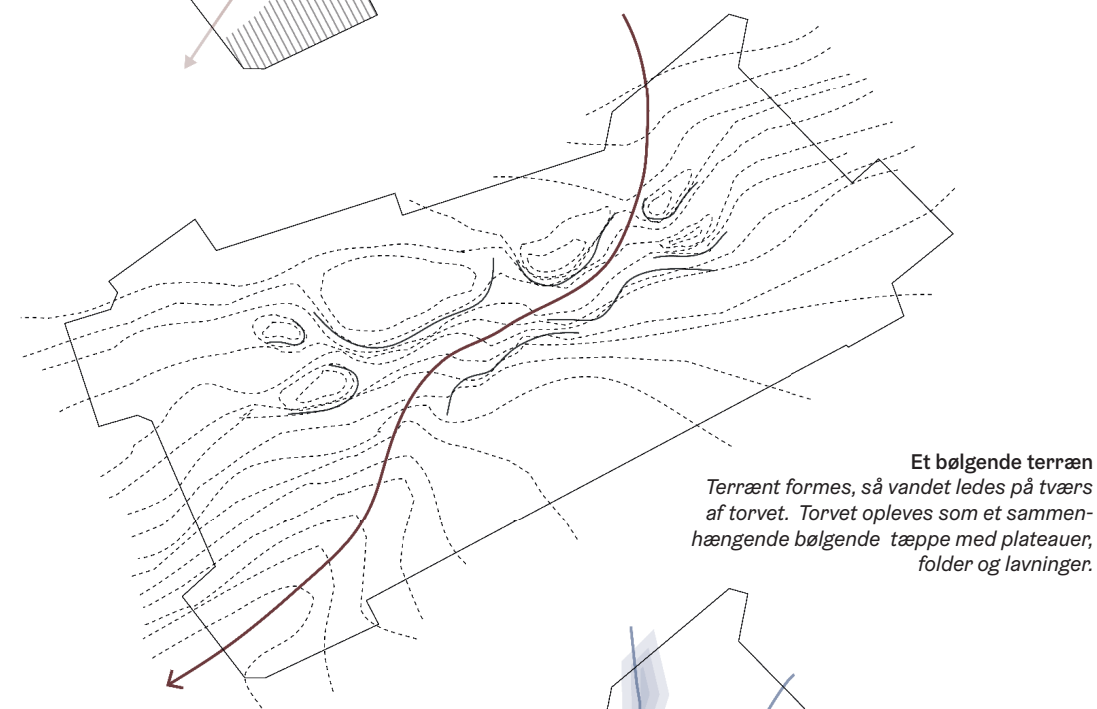
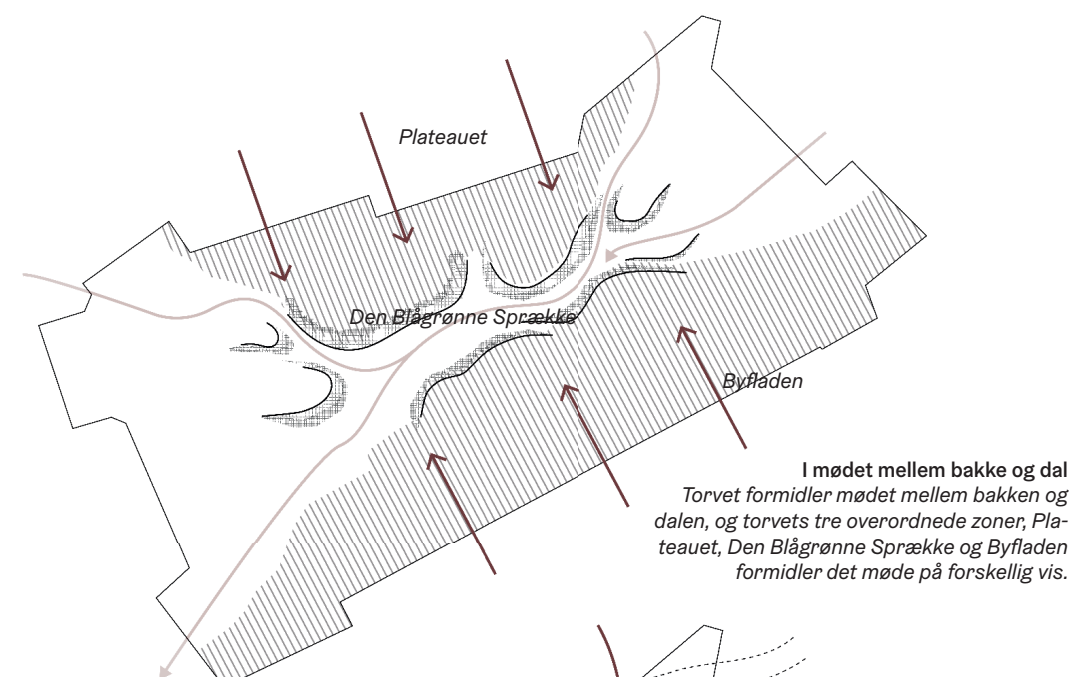
Ved plateauets sydøstlige kant ligger et større regnbed med en frodig grøn bund og træer i forskellige arter. Ved hverdagsregn risler vandet fra tagnedløbene hen over plateauet og ned til regnbedene og sørger for både vanding af beplantningen men også en helt særlig oplevelse på regnvejrsdage.

Centralt på torvet ligger "Den Blågrønne Sprække". Her fortættes beplantningen og skaber en helt særlig oplevelse på torvet, hvor trækrønerne danner et grønt tag, og hvor vandet løber på overfladen ved større regnvejrhændelser. Torvets terræn bearbejdes som et blødt landskab og skaber et fuldt tilgængeligt torv med flade ramper og helt uden trapper. Bedenes kanter løfter sig og sørger for at lede vandet den rigtige vej hen over torvet. Udvalgte steder bliver kanterne til siddekanter, der indbyder til en pause i det grønne byrum. Den bølgede flade indbyder også til leg og bevægelse for torvets mindste brugere.

Mod syd ligger "Byfladen" hvor bustrafikken afvikles. Her kører busserne forbi og stopper ved de nye stoppesteder på torvet. Det er kun bustrafikken, der passerer torvet. Mod vest og øst kører bilerne forbi, og cyklisterne bevæger sig i kanten af torvet. Cykelparkeringen placeres strategisk i hjørnerne af torvet, så der er god mulighed for at stille cyklen inden den videre færd ind på torvet.

Vejrummet indrammes af de eksisterende store plantantræer, der skaber et grønt ankomstrum for buspassagerer og cyklister, og samtidig skaber en fin, grøn afskærmning af trafikken. En række fastmonterede bænke på det sydlige side af vejrummet er oplagt til det korte ophold, mens der ventes på bussen. Fortovet langs Vestgården udvides, og der etableres cykelparkering langs facaden. Ved SuperBrugsen giver det brede fortov god mulighed for at trække butikslivet med op på torvet.

Torvet bliver kvarterets nye mødested. Et grønt åndehul i byen, hvor byens borgere har mulighed for at blive aktive medspillere i det fremtidige torvs daglige liv.

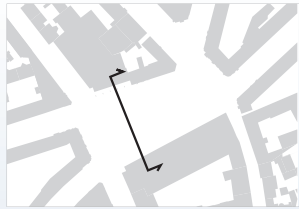




Situationsplan 1:400

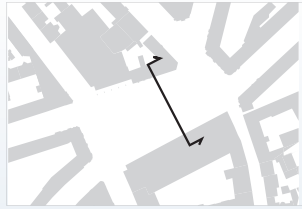
- | | | | |
|--|---|--|--|
| | Chaussesten, kantzoner
10x10 cm, genanvendte stokhuggede chaussesten i nordisk granit | | Regnvandsbed
Bede med vandtålede stauder og græsser
max højde 50 cm |
| | Chaussesten, fortov
10x10 cm, jetbrændte chaussesten i nordisk granit | | Eksisterende træ
Platantræer |
| | Chaussesten og brosten, fortov og cykelsti
10x10 cm og 10x20 cm, jetbrændte sten i nordisk granit | | Nye træer
Blandede hjemmehørende arter |
| | Brosten, kørebaner
10x20 cm, jetbrændte sten i nordisk granit | | Nye træer
Træer stående i belægningen med træhulsrist |
| | Blandet natursten 1
10x10cm, 10x20cm, 20x20cm, zone med blandede formater i nordisk granit både jetbrændte og stokhuggede overflader | | Kant
Genanvendt granit fra den tidligere støttemur på stedet, samt genanvendte kantsten fra kommunens depot, nogen steder som siddekant |
| | Blandet natursten 2
10x10cm, 10x20cm, 20x20cm, 15x30cm, zone med blandede formater i nordisk granit stokhugget overflade, genanvendte materialer | | Kantsten |
| | Chaussesten, Torvet
10x10cm, jetbrændte chaussesten lagt i "bølgen-de" mønster | | Cykelparkering 1
Skråparkering langs udvalgte facader |
| | Stenmel
Fin stenmel | | Cykelparkering 2
cykelstativer fritstående på fladen udføres som "pæle" |
| | (3.82) Eksisterende kote | | Bord-bænkesæt
Specialdesignet bordbænkesæt, flytbare møbler på torvet |
| | >4.35 Ny kote | | Bænk |
| | <-28‰ Promillefald | | |
| | ▶ Indgang | | |

Vesterbro Torv - Snit vest



Tværsnit 1:200

Vesterbro Torv - Snit øst



Butiksliv med udeservering og løst inventar.

Opholdszone

Bed med træer

Grøn opholdszone med træer og bede.
Primær strømningsvej for klimaregn.

Cykelsti
Perron
Eksisterende træer

Busbane

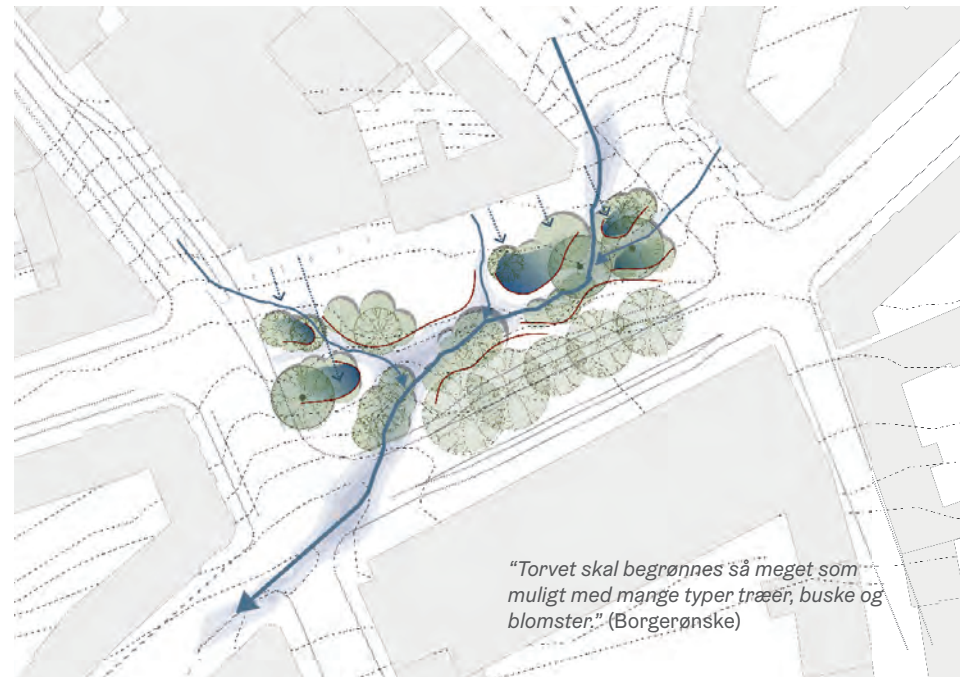
Perron
Cykelsti

Aktiv kantzone med busstoppested og cykelparkering.

Vestgården / SuperBrugsen

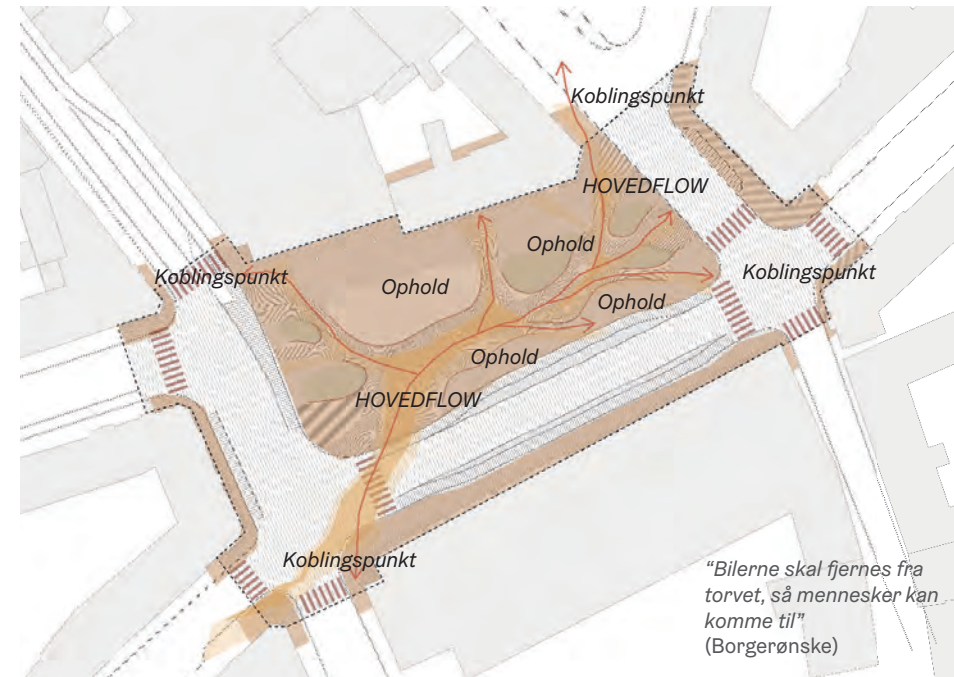
Tværsnit 1:200

Torvet - overordnet disponering



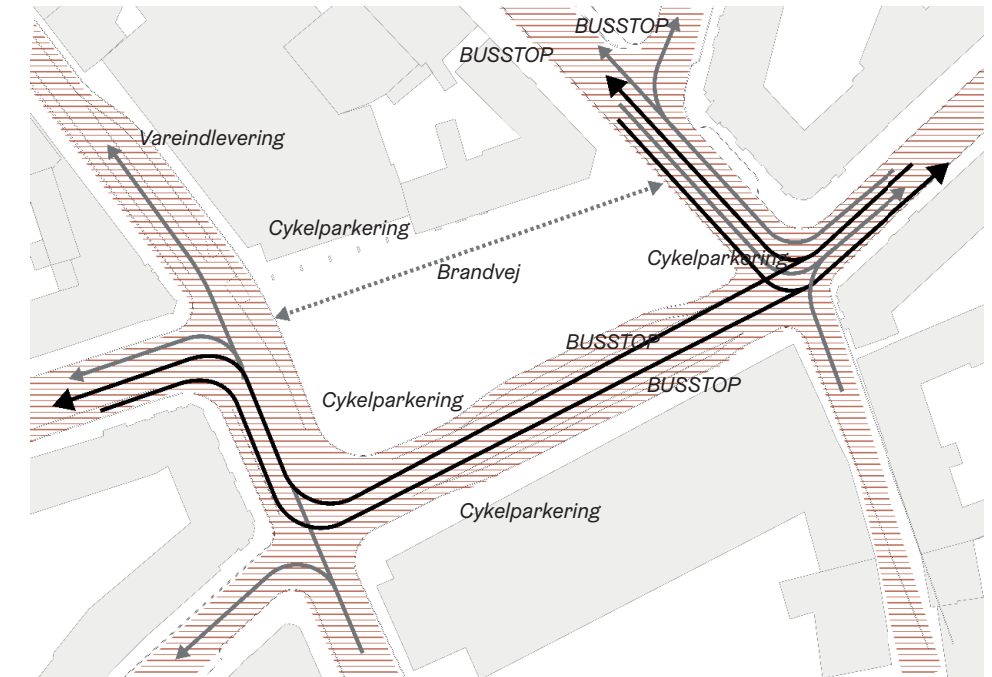
Et blågrønt byrum

Et gennemgående blågrønt træk slynger sig gennem torvet med frodige regnbede, forskellige træsorter og de bevarede platantræer. Regnvandshåndteringen styrker torvets grønne identitet og bidrager til oplevelsen af, at torvet både i våde og tørre perioder vil være som et svalt og behageligt byrum.



Gående - Trygge bevægelsesflows

Der skabes et fuldt tilgængeligt torv for de bløde trafikanter med gode koblingspunkter til alle de omkringliggende veje. Torvets belægninger trækkes ud i gaderummet og styrker oplevelsen af, at torvet først og fremmest er et byrum for mennesker, og biltrafikanten er sekundær.



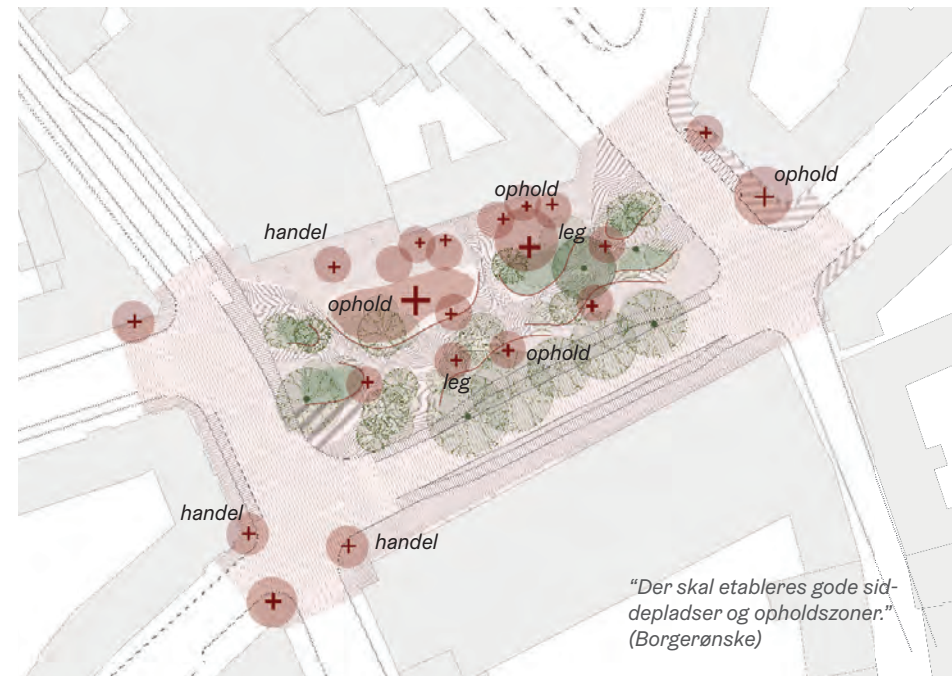
Bil, bus og cykel

Der etableres busgade på torvets sydlige side med bustrafik i begge retninger og nye stoppesteder ved torvet. Biltrafikken ensrettes i nordgående retning ud af Hjortensgade og i vestgående retning ud af Vesterbrogade. Forholdene for cyklisterne forbedres, og der etableres flere steder på torvet og langs de tilstødende facader med cykelparkering. I pladsens nordlige ende fritholdes et areal (8.5m fra facaden) til brandvej.



Generøse kantzoner

Kantzonerne langs bygningerne udvides hvor det er muligt og giver en oplevelse af et fredeligt torv med plads til at opholde sig ved indgange og ude foran butikkerne. Butikkernes liv trækkes med ud på pladsen og bidrager til et aktivt og befolket torv.



Lokale "pladser i pladsen"

Der skabes mange opholdssteder i varierende størrelser, som inviterer til en mangfoldig brug af torvet. På plateauet i solen, langs kanterne, i skyggen under trækrønerne, på bænken ved busstoppestedet, langs facaderne med muren i ryggen blandt andet.

De mange forskellige opholdssituationer og måder at bruge torvet på henvender sig til en bred sammensætning af brugergrupper.



Hverdag og fest

Torvet skal kunne anvendes til både hverdag og fest. Det flytbare inventar giver en stor fleksibilitet i indretningen af torvet. Til større arrangementer kan torvets bordbænkesæt f.eks. samles i langborde, og der kan opstilles madboder, pavilloner og lignende til markedsdage, loppemarked og madmarked på torvet. Selv ved større arrangementer er der også plads til det rolige ophold og den korte pause væk fra de store forsamlinger.

Planudsnit 1:200



“
Der er altid liv på torvet. En flok venter på bussen under de store platantræer, nogen sidder i skyggen på en bænk og betragter passagererne stige ud og ind af bybusserne, mens cyklisterne triller forbi på vej til Brugsen for at ordne indkøb.

Der drikkes kaffe i solen ved de lange borde-bænkesæt. Det er altid hyggeligt at møde sin nabo på det lokale torv. En gruppe unge mennesker har hentet friske forsyninger i 7-Eleven/Kiosken og har slået sig ned på en siddekant med solen i ansigtet. “



Belægning

Torvets gulv spændes ud som en sammehængende belægningsflade, der strækker sig og griber fat i alle de tilstødende facader og videre ud for at møde de otte omkringliggende gader. Fladen repræsenterer mødet mellem bakken og dalen og danner et fleksibelt og 'blødt' gulv, der kan formes med hensyntagen til vandets vej og tilgængelighed nedover torvets skrånende terræn. I belægningsfladen formes åbninger og sprækker for beplantning og vand i grønne lavninger som bede.

Belægningsfladen består primært af genanvendt granitmateriale fra chaussésten, brosten til bordursten og kantsten. Materialerne hentes primært fra torvet i dag og suppleres med materialer fra depot, og hvad der opstår af muligheder fra de omkringliggende gader, der omlægges. Belægningsfladens mønster sammensættes i et bevidst flettet patchwork af forskellige formater og overflader. Mønsteret er fleksibelt og kan tilpasses mængden af materialer.

Materialet sorteres og bearbejdes så taktiliteten af overfladerne varieres afhængigt af overfladens funktion. På gangarealer benyttes der jetbrændte og skårne sten, der giver en jævn og skridsikker overflade. På vejarealer benyttes der primært brosten med skårne og jetbrændt overflade, så både krydsende trafik og den daglige trafik af både cyklister, biler og busser kan bevæge sig jævnt på vejarealerne.

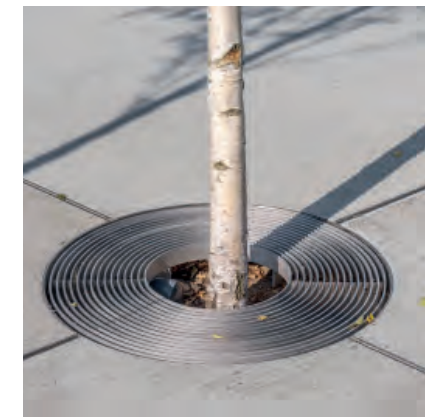
De store granitblokke, der i dag kanter parkeringskælderens, genanvendes som kanter på bede og optager terrænspring.



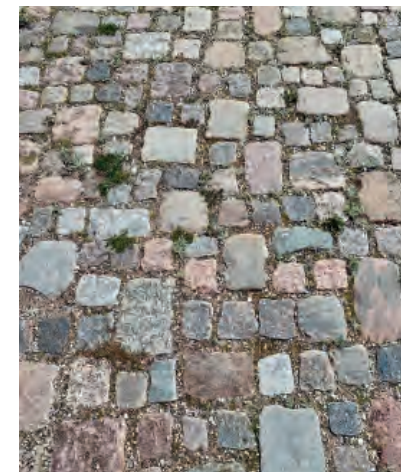
Eksisterende huggede chaussésten som ligger på Vesterbro Torv i dag genanvendes.



Jetbrændte/skårne chaussésten, der tilgodeser tilgængelighed i de primære ganglinier. Ledelinie i stål nedlagt i belægningsstenen.



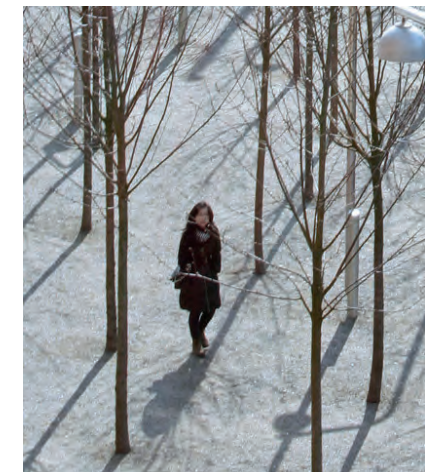
Rund træhulsrist i belægning.



Flettet mønster af genanvendte belægningssten med forskellige overflader og formater og brede fuger.



Flettet mønster af belægningssten med forskellige overflader og formater. Bagerst i billedet jetbrændte/skårne granitfliser og forrest gamle huggede brosten og chaussésten.



Grusflade med træer.



Kurvet mønster af chaussésten med forskellige overflader. H.C. Andersens Hus, Odense.

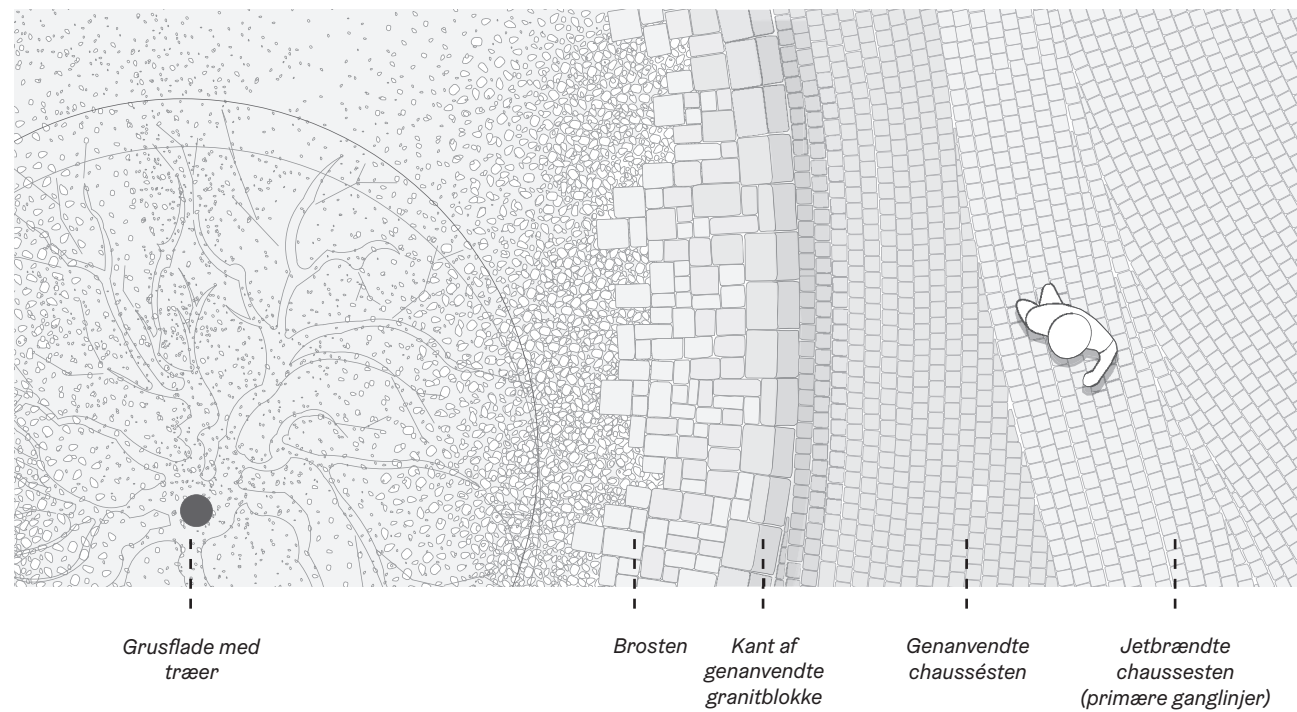


Trafikrum med belægningsflade af jetbrændte/skårne brostensformater på kørebane. Hovedbanen, København.



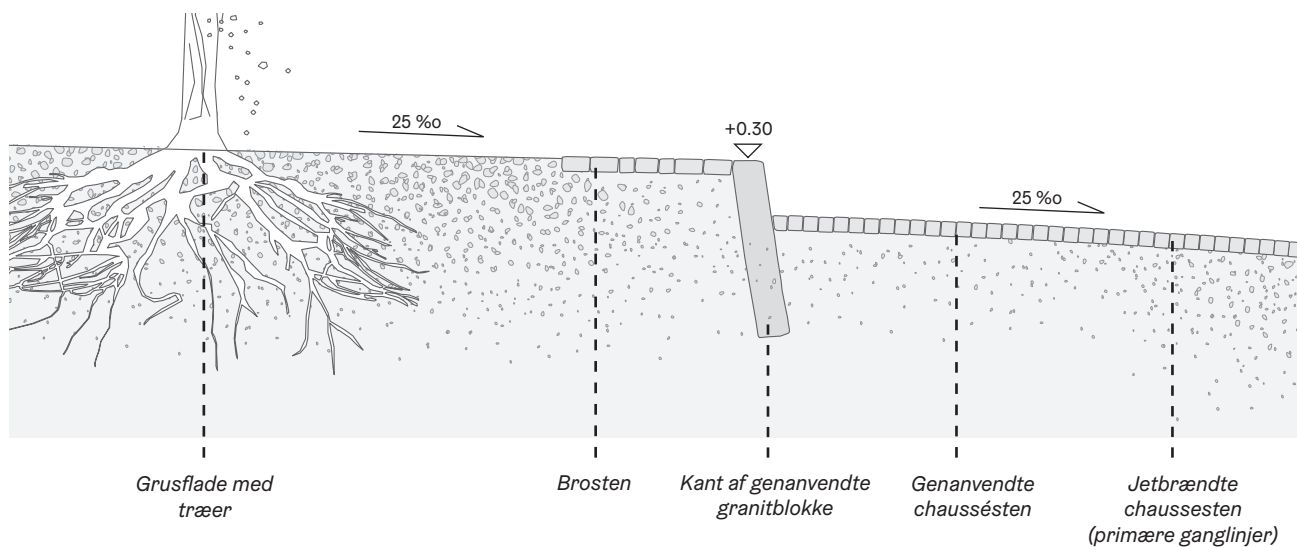
Bibliotek af belægningsmaterialer

Belægningsdetaljer

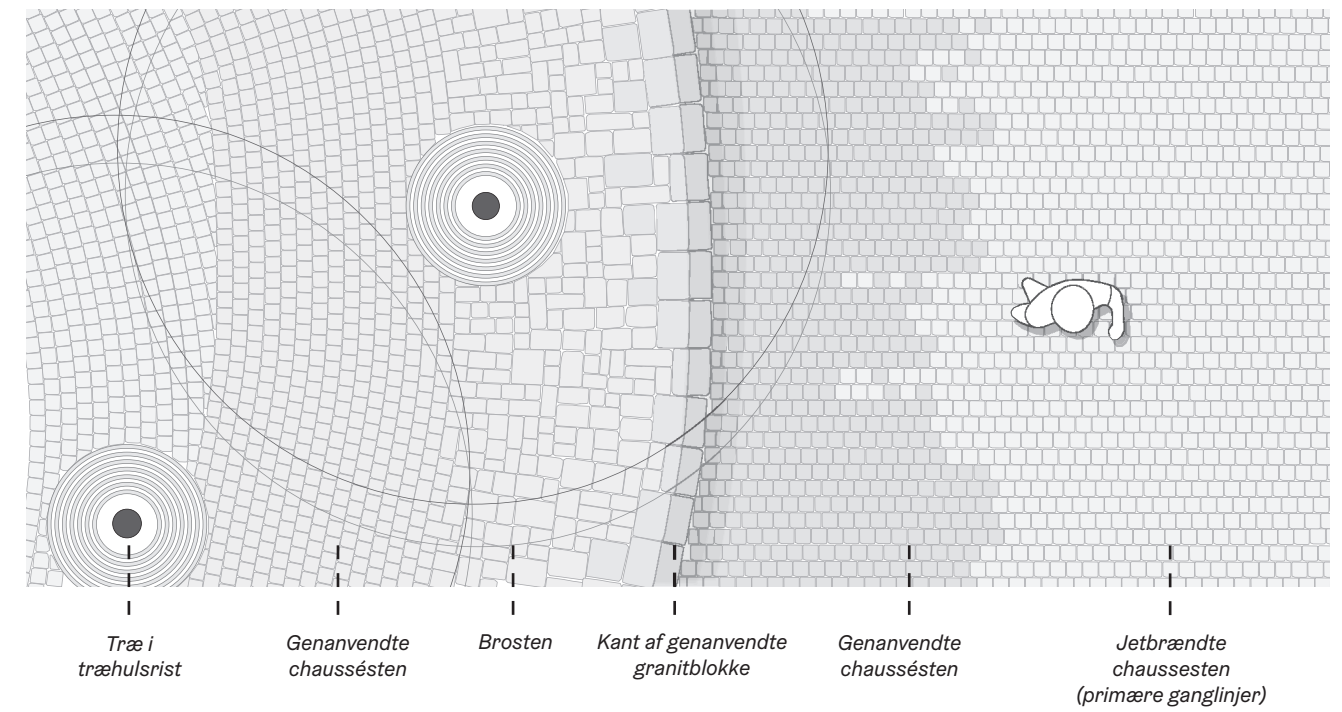


Belægningsdetalje, principiel udsnitsplan 1:50

Belægningsdetalje af grusflade med træer, der fletter med større belægningssten og brosten og afsluttes med en kant af genanvendte granitblokke. I gangzonen fletter genanvendte huggede chausséstén med jetbrændte chausséstén med jævn overflade.

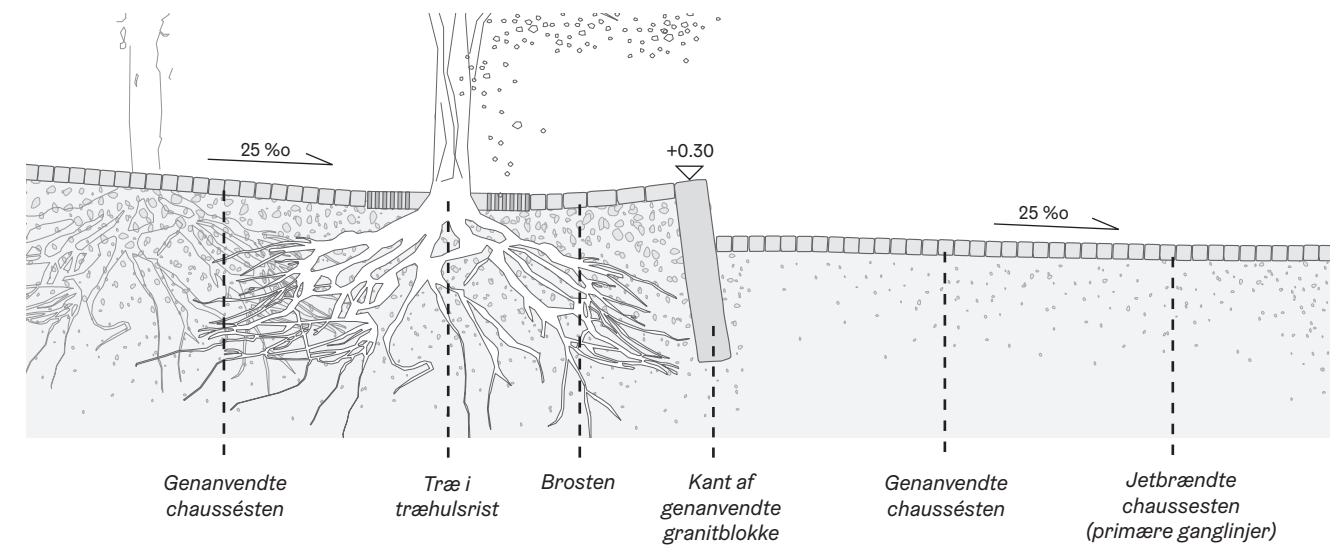


Belægningsdetalje, principsnit 1:50



Belægningsdetalje, principiel udsnitsplan 1:50

Detalje af træer i træhulsriste i belægningsflade af genanvendte huggede chausséstén, der afsluttes med en kant af genanvendte granitblokke. I gangzonen fletter genanvendte huggede chausséstén med jetbrændte chausséstén med jævn overflade.



Belægningsdetalje, principsnit 1:50

Beplantning

Beplantningen skal skabe 'sprækker' i torvets gulv, som forsinket overfladevand og tagvand. Bunden af disse sprækker vil hovedsageligt bestå af lave stauder og græsser, der tåler udsving i mængden af regnvand. Desuden skal sammensætningen af planter bestå af robuste arter, der kan tåle brug og færdsel på pladsen.

Træartsvalget på torvet tager udgangspunkt i hjemmehørende arter og sammensættes med stor variation i silhuetter og udtryk i de forskellige årstider. Valget af hjemmehørende arter tilgodeser biodiversiteten, og variationen skaber sanselige grønne rum, der i foråret klædes i hvide blomster og i efteråret står i et farvespekter af gult og rødt.

Opstammede og letløvede træer skaber et grønt tag og sikrer et trygt byrum med gode oversigtsforhold. Træer i mindre grupper opdeler byrummet og skaber forskellige rum og varieret oplevelse. Enkelte steder vil bede, træer og buske med flerstammede silhuetter skabe rum og 'ryg' for ophold med gode mikroklimatiske forhold.

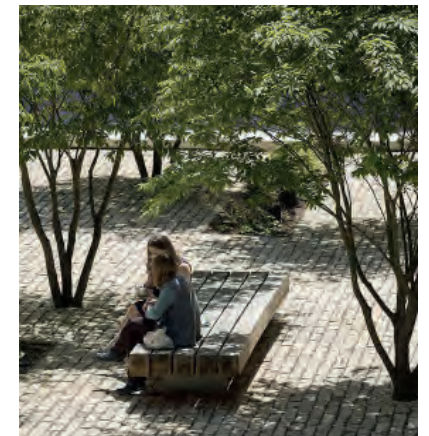
De eksisterende plataner langs den sydlige del af pladsen samt tre inde på pladsen bevares.



Opstammede letløvede træer skaber et grønt tag og sikrer et trygt byrum med gode oversigtsforhold.



Træer i mindre grupper opdeler byrummet og skaber forskellige rum og varieret oplevelse.



Mellem træer og bede skabes sanselige opholdszoner med gode mikroklimatiske forhold.



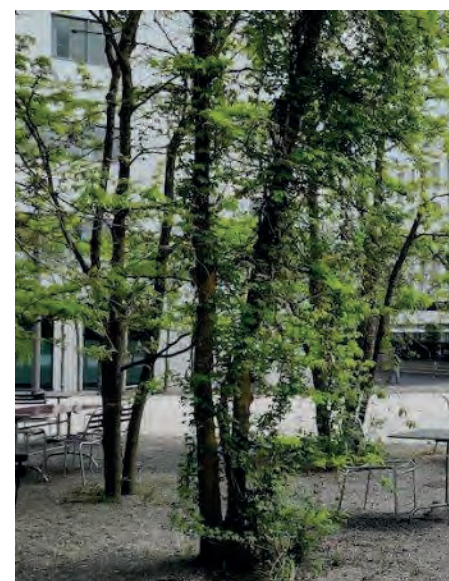
Bedene beplantes med planter og træer af forskellige hjemmehørende arter for at tilgodese biodiversiteten og et rigt og varieret sanseligt udtryk.



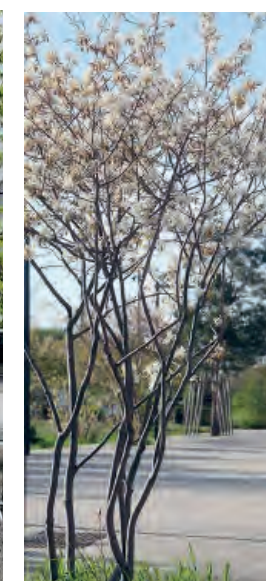
Bedene anlægges om sprækker i belægningen og beplantes med lave stauder og græsser.



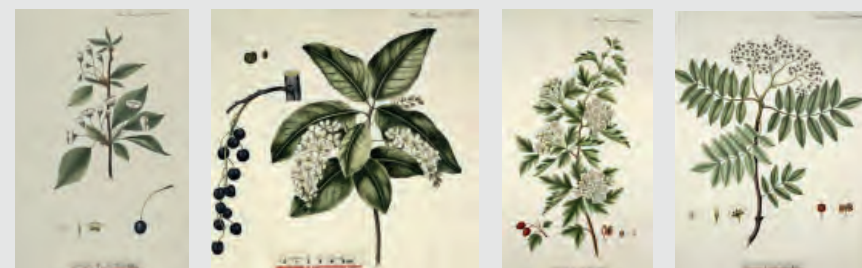
Bregner og anden stedsegren bunddække egner sig godt til bede hvor træer skygger.



Variation af træer med forskellige silhuetter, opstammede og flerstammede.



Træartsvalget sammensættes med stor variation i silhuetter og udtryk i de forskellige årstider. Variationen skaber sanselige grønne rum, der i foråret klædes i hvide blomster og i efteråret står i et farvespekter af gult og rødt.



Fuglekirsebær



Almindelig hæg



Engriflet hvidtjørn



Almindelig røn



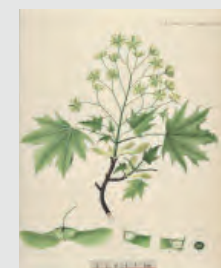
Lind



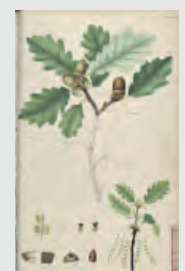
Navr



Ahorn



Spidsløn



Eg



Ask



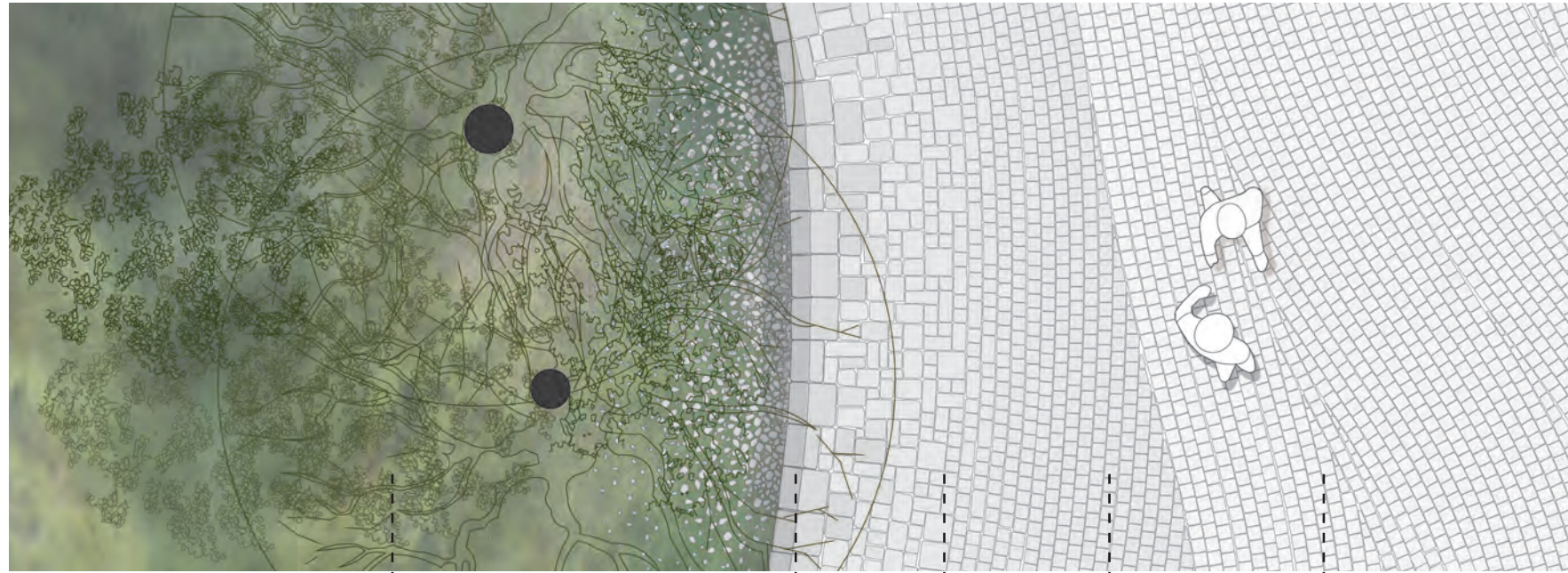
Hassel



Pil

Bibliotek af hjemmehørende træer, *Flora Danica*

Beddetalje



Bed med træer

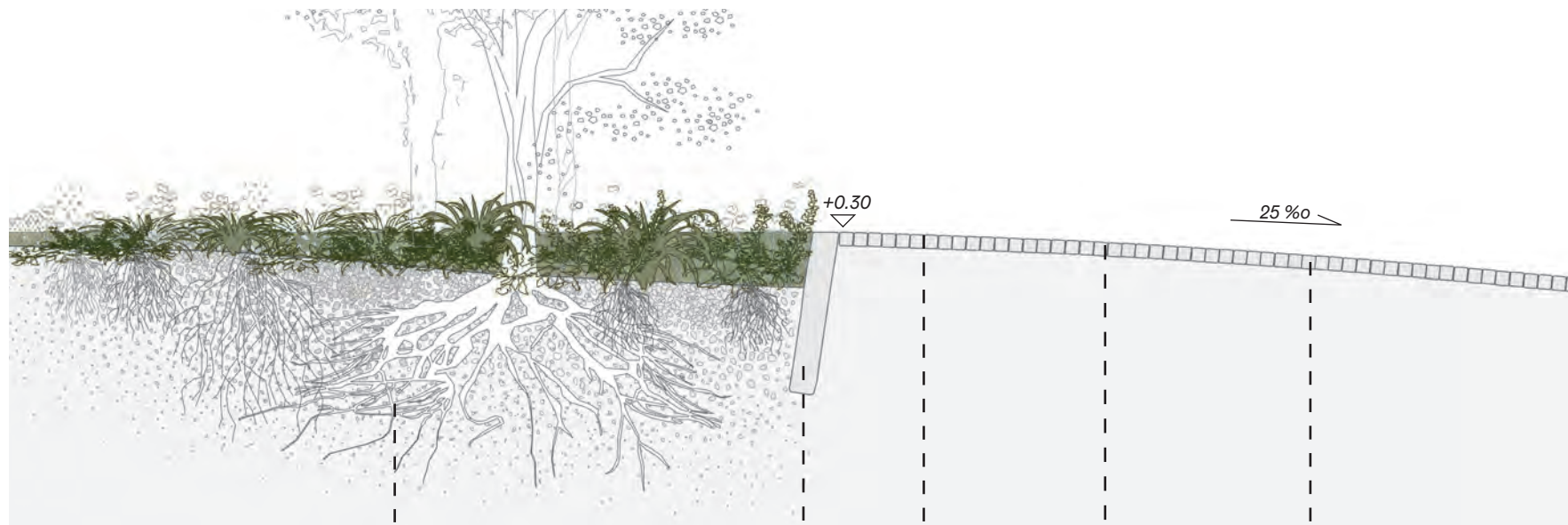
Kant af genanvendte granitblokke

Brosten

Genanvendte chausséstén

Jetbrændte chausséstén (primære ganglinjer)

Beddetalje, principiel udsnitsplan 1:50



Bed med træer

Kant af genanvendte granitblokke

Brosten

Genanvendte chausséstén

Jetbrændte chausséstén (primære ganglinjer)

Beddetalje, principsnit 1:50



Visualisering af kantafslutning på regnbede.

Inventar

Torvets inventar består af både fast og løst inventar, der understøtter bylivet i hverdagen men som også er fleksibelt og kan tilpasses særlige begivenheder. Alle inventardele skal være i et enkelt og robust design, og materialerne er stål og træ, der med tiden vil blive sølvgråt.

Der vælges en serie af siddemøbler fra en producent som har et bredt sortiment således at stole, bænke og bordbænkesæt er af samme designfamilie. Siddemøblerne skal have et designmæssigt let udtryk med understel af stål. Ryg og sæde skal være beklædt med trælameller så siddekomforten er god.

Langs torvets nordlige facade vil butikker og serveringssteder have mulighed for at møblere en zone med inventar, som mindre flytbare siddemøbler og skilte. I det overdækkede areal foran dagligvarebutikken etableres cykelstativer langs facaden.

På torvets nordlige del inviterer en række flytbare bordbænkesæt og stole til fællesskab. På torvets centrale del etableres en serie af modulbænke med og uden ryglæn, der følger bede og terrænkanternes kurvede former. Langs torvets sydlige facade etableres cykelstativer til skråparkering.

Der etableres skraldespande ved bænke og cykelparkering.



Bænk i flere moduler, både med og uden ryglæn.



Bord- og bænkesæt med stålstel og trælameller.



Bænken understreger formgivningen.



Bænken følger bedets afgrænsning og skaber en fin overgang mellem belagt og grønt.



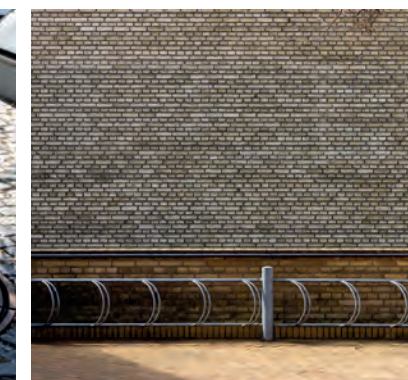
Rund bænk kan placeres omkring udvalgte træer på torvet. Bænken kan både fåes med eller uden ryglæn.



Stol i samme serie med tilhørende skammel / sidetable. Stolene kan enten være flytbare eller fastmonteres.



Træhulsriste ved træer der står i belægningen.



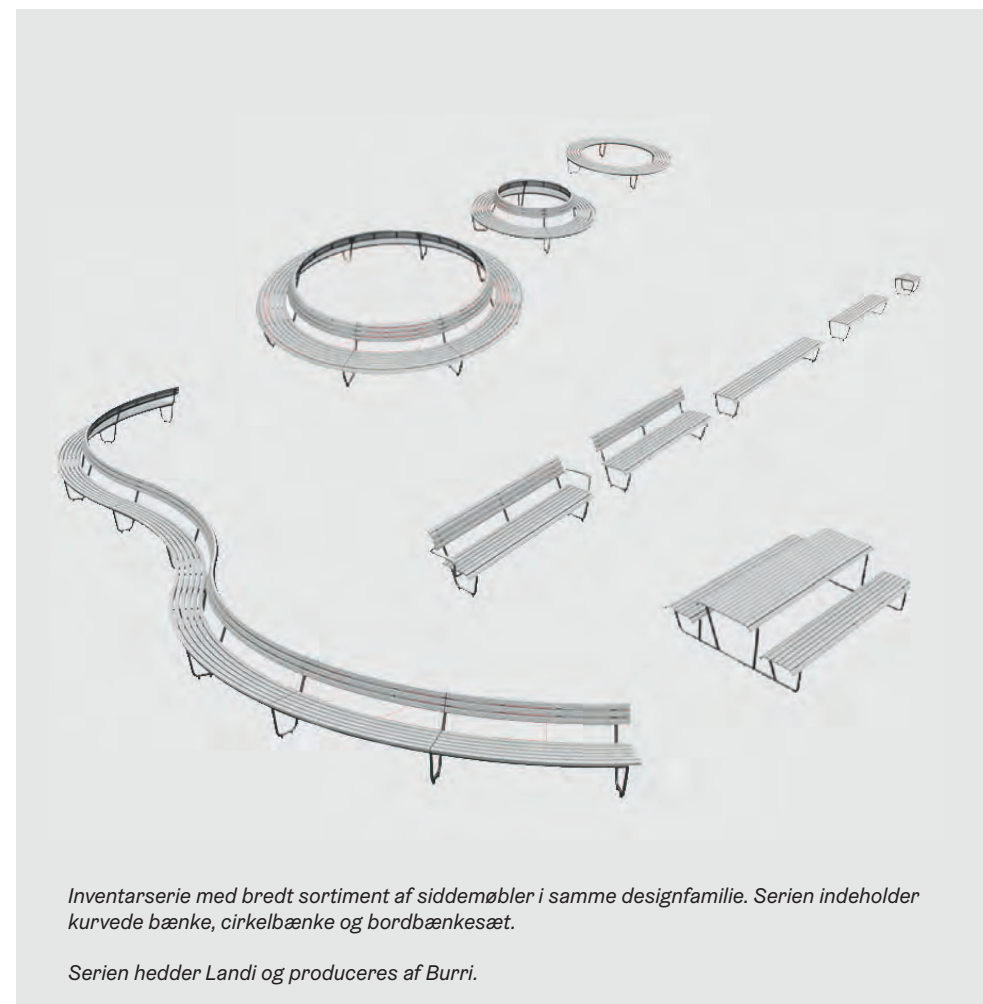
Cykelparkering som skråparkering langs facader.



Cykkellæn i rustfrit stål.

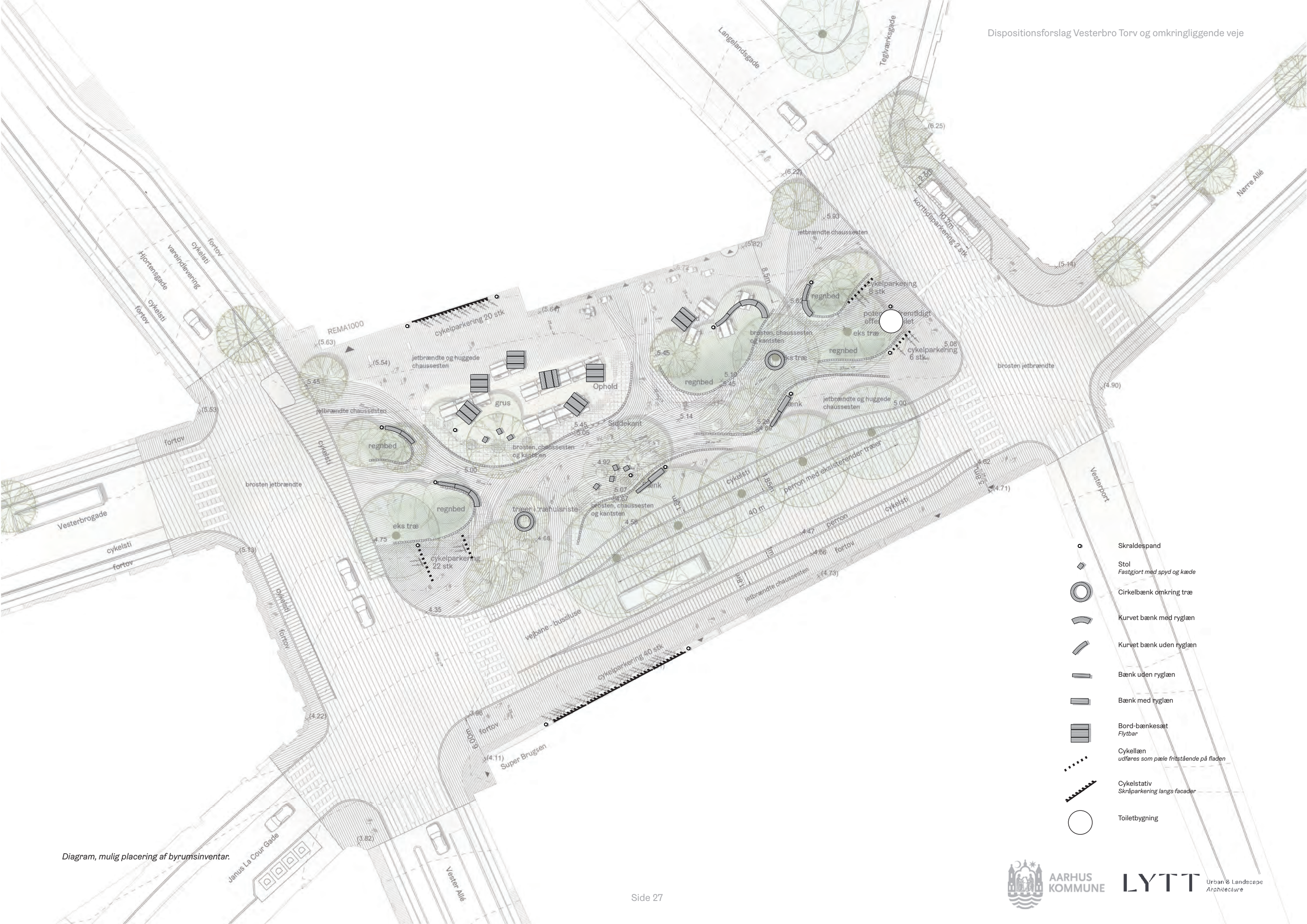


Skraldespand i galvaniseret stål.



Inventarserie med bredt sortiment af siddemøbler i samme designfamilie. Serien indeholder kurvede bænke, cirkelbænke og bordbænkesæt.

Serien hedder Landi og produceres af Burri.



Diagram, mulig placering af byrumsinventar.

- Skraldespand
- ◊ Stol
Fastgjort med spyd og kæde
- Cirkelbænk omkring træ
- ⤿ Kurvet bænk med ryglæn
- ⤿ Kurvet bænk uden ryglæn
- ▬ Bænk uden ryglæn
- ▬ Bænk med ryglæn
- ▬ Bord-bænkesæt
Flytbar
- ⋯ Cykellæn
udføres som pæle fritstående på fladen
- ▬ Cykelstativ
Skråparkering langs facader
- Toiletbygning

Belysning

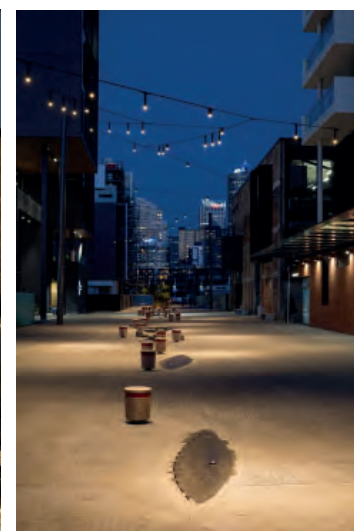
Belysningen på Vesterbro Torv skal understøtte torvets forskellige zoner til ophold, bevægelse og flow for de bløde trafikanter, samt vejrum for den kørende trafik. På samme måde som belægningen spænder fra facade til facade og trækker torvet helt ud til kanterne, arbejdes der med en wireophængt belysning der skaber et lysende tag henover den fulde udstrækning af torvet. Belysningen markerer torvet som et særligt sted, både for dem der opholder sig på stedet og de der passerer i enten bus, bil eller på cykel. En særlig lyssætning, med en mere hjemlig og intim stemning, understreger torvets nye identitet som et attraktivt byrum og ikke længe som et hektisk vejkryds.

Den eksisterende belysning på torvet er wireophængt, så der findes allerede koblingspunkter flere steder på de omkringliggende facader. I det fremtidige projekt er ønsket dog et mere finmasket netværk, hvilket vil kræve et andet system end det nuværende, hvor det kan være nødvendigt at supplere med enkelte master på torvet hvor wires kan spændes ud mellem dem og facaderne.

I den udspændte wirestruktur placeres armaturerne så de understøtter torvets forskellige zoner og brug. I nogle områder er funktionsbelysningen vigtigst, særligt i vejrum og primære gangzoner, andre steder er det primært den stemningsskabende og mere effektbetonede belysning der er i fokus. Der kan udover de wireophængte armaturer arbejdes med belysning monteret på facaden og enkelte udvalgte elementer kan lyssættes med særlig effektbelysning.



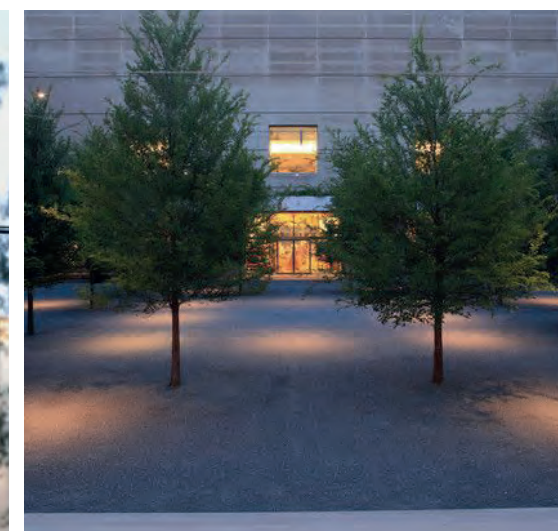
Wireophængt belysning i grid.



Mange mindre armaturer i et "tilfældigt" ophængt system.



Enkelt mindre armatur til wireophæng.



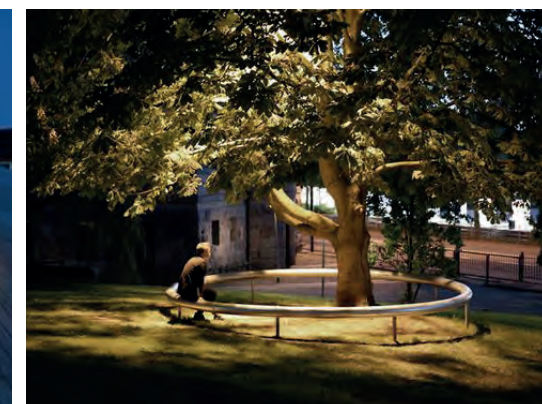
Armaturerne forsvinder mellem trækrone og danner et lysende loft.



Wireophængt armatur der skaber et intimt byrum med en "dagligstue-følelse".



Kombination af vejbelysting på master og wireophængt armatur, hvor også selve armaturet er "lysende".



En jævn belysning ophængt på wires henover torvet, kan kombineres med effektbelysning. Det kan integreres i udvalgt inventar, downlights fra enkelte træer, indbygget i kanter, ramper eller lign.



Kantzone langs facaden belyses med facadebelysning, armaturer ved opgangsdøre og lys fra butiksvinduer.

Primære gangarealer belyses med wireophængte armaturer.

Ved større opholdslommer kan der suppleres med flere mindre armaturer der skaber en intim og hjemlig atmosfære.

Primære gangarealer belyses med wireophængte armaturer.

Gangareal og cykelsti

Vejbane, cykelsti og fortov oplyses med wireophængt armatur.

Torvet og vandet

Håndtering af vand

På baggrund af Aarhus Vands klimatilpasningsprojekt og Aarhus Kommunes ønske om flere blågrønne løsninger i byen er der i projektet arbejdet med at opsamle og forsinke så meget vand på overfladen som muligt for at aflaste de eksisterende kloakledninger.

”Det er ikke hver dag, man ser kaskader af vand stå op af kloakkerne. Måske derfor var mange østjyder flittige til at filme med mobilen, da et »historisk stort skybrud« ramte Østjylland en tirsdag i starten af oktober. De dokumenterede oversvømmede veje og biler, der kørte i vand til op over dækkene, sprøjtende kloakker og brunt kloakvand i vaskemaskinens tromle.”

(uddrag fra Weekendavisen – uge 6, 2024)

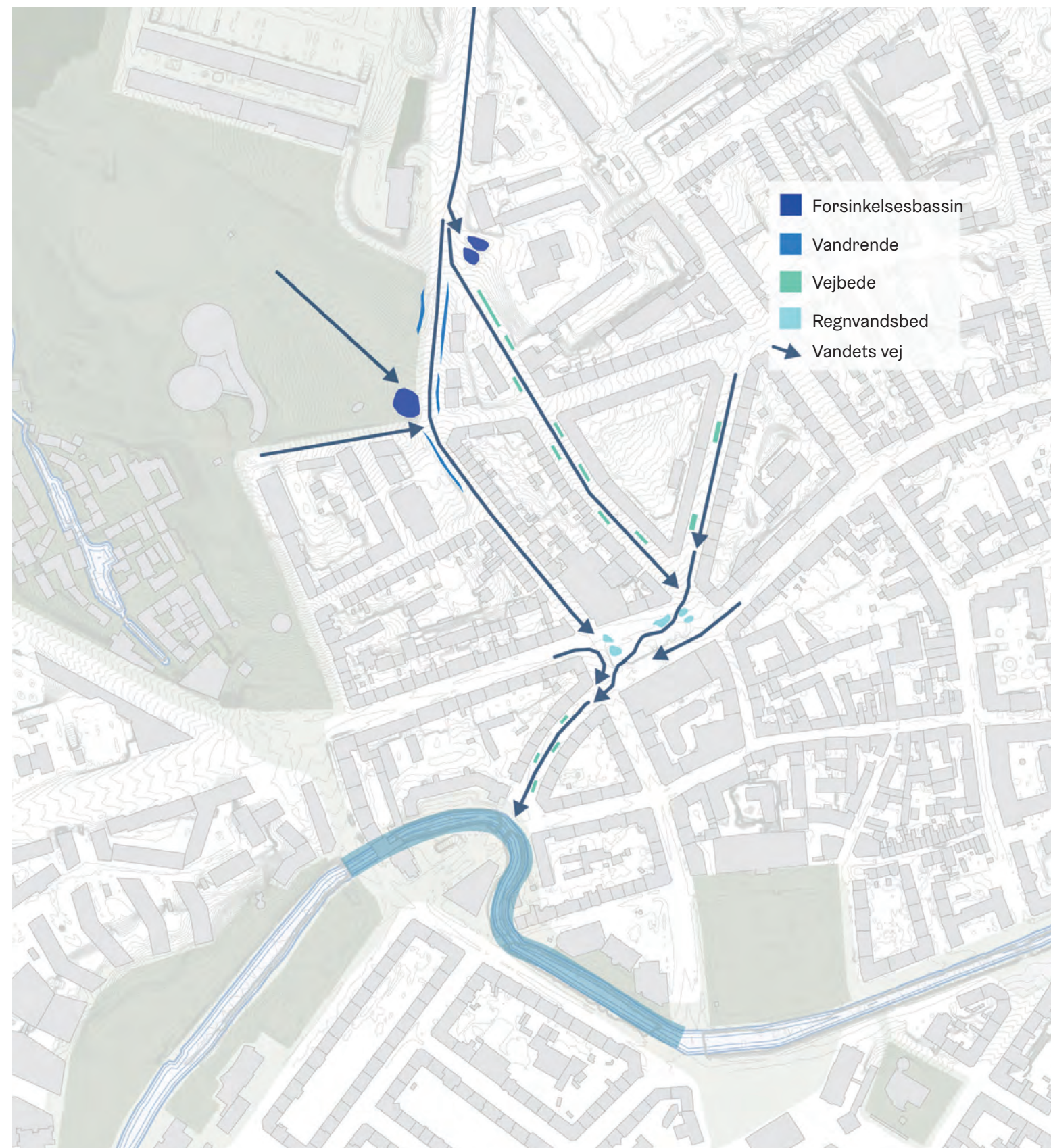
Det beskrevne skybrud bekræftede en allerede velkendt problematik i området. Derfor er der i processen med udviklingen af torvets og vejenes arkitektur forsøgt at indarbejdet så meget volumen som muligt på overfladen, til at forsinke og delvist rense det overfladevand, der kommer fra byens flader.

Der etableres flere større forsinkelsesbassiner opstrøms, et ved Botanisk Have og to ved Skt. Markus Kirkeplads. Disse bassiner kan opsamle en betydelig mængde vand fra Botanisk Have og den nordlige del af Langelandsgade.

Videre ned af både Hjortensgade, Langelands og Teglværksgade indarbejdes vejbede til forsinkelse og rensning af både vej- og tagvand.

På torvet samler større regnbede overfladevand op til en 20 års hændelse, og ved større hændelser/skybrudshændelser kan vandet ledes videre fra Vesterbro Torv og på tværs og ind ad Janus La Cours Gade, hvor der ligeledes etableres vejbede, der kan forsinke og rense vandet, inden det ledes videre ud i Aarhus Å.

Disse tiltag er med til at skabe en markant blågrøn struktur der både bidrager til smukkere veje og byrum, men også løser den aktuelle problematik med håndtering af øgede vandmængder i området.



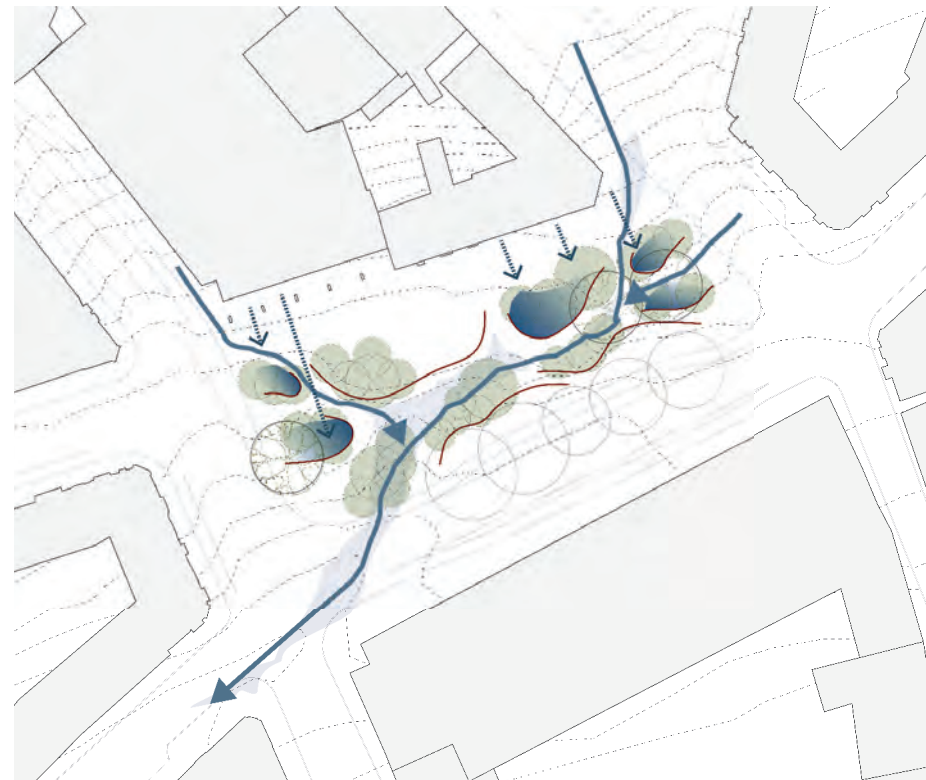
Vandets vej - Torvet

Fra hverdagsregn op til 20 års hændelser og skybrud



Hverdagsregn:

Det forudsættes at tagnedløb fra bygninger langs torvets nordlige kant samt fra de nederste bygninger i Langelandsgade kan afkobles og ledes ud på torvet i render, inden vandet ledes videre til bedene på pladsen. Dette sikrer, at vandet oftere er synligt på torvets flader, samt bidrager til vanding af torvets grønne elementer.



Op til en 20-års hændelse:

Ved kraftigere regnhændelser op til en 20 års hændelse støver overfladevandet op i bedene på torvet, og der vil kortvarigt stå synligt vand i bedene, inden det nedsiver eller ledes via overløbsriste videre i kloaken.



Skybrudshændelser:

Ved hændelser over 20 år vil Vesterbro Torv kunne lede store mængder vand via det centrale tværgående dalstrøg sikkert på tværs og videre af Janus La Cours Gade og ud i Aarhus Å. I overgangen til Vesterport og Vester Allé laves forhøjede vejprofiler, der forhindrer, at vandet fortsætter ned af Vesterport og Vester Allé.

“Der skal være fællesspisning på torvet. Nogle beboerne er ved at flytte torvets bordebænkesæt, så de står som langborde på det solrige plateau. Der kommer et par foodtrucks, som stiller deres vogne op på torvet under de grønne trækroner. Der kan også hentes mad hos pizzamanden på hjørnet eller hos den lokale sandwichbar, der laver en særlig menu til aftenens arrangement.”



2

Gaderne

Gaderne

Byens gulv

Belægningen i vejrummene er byens gulv. Det element der binder byen sammen og anvendes til kørende og gående færdsel samt ophold. Gulvet tager desuden imod hovedparten af byens udstyr som f.eks. skilte, molokker og bænke. Belægningen har en samlende funktion, som danner det arkitektoniske grundlag for den meget varierede bygningsmasse i den tætte by. Forskellige belægninger signalerer forskelle i anvendelse og er dermed medvirkende til at styre de enkelte trafikanter.

Belægningen er også medvirkende til at regulere og styre trafik-hastighed og bevægelsesmønster og er desuden med til at forme det overordnede helhedsindtryk af byen. Derfor er der i projektet med omdannelse af de forskellige gaderum arbejdet med velkendte formater fra resten af byen. Fortove, cykelstier og veje kobler sig naturligt på den øvrige by og faciliterer naturlige og let forståelige bevægelser gennem byen.

Der etableres fortove i forskellige udbredelse af 'københavn-erfortovet', asfaltbelagte cykelstier og kørebaner der tydeligt afgrænses af kantstensopspring og danner en sikker bevægelse gennem byen både som bilist og blød trafikant.

Tilgængelighed har et stort fokus, og der pågår en løbende dialog med tilgængelighedsrådet, så vi sikrer, at der er taget størst muligt hensyn til dette i det endelige projekt. Ligeledes skal der vælges løsninger og materialer, der har en høj kvalitet, så den efterfølgende drift af de belagte arealer minimeres.



Skåret og jetbrændte brosten



Overgange mellem skårede og kløvede natursten



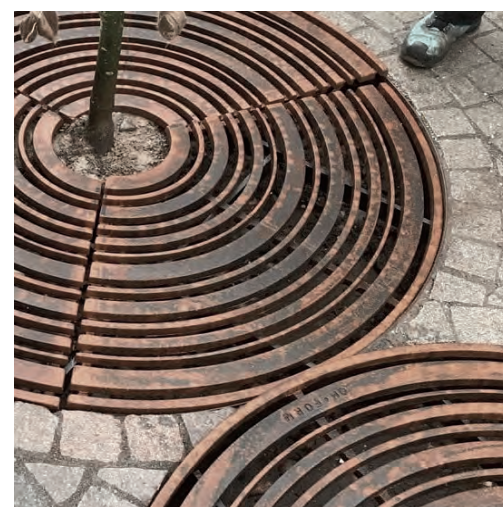
Træhulsriste i fortovsbelægning



Indarbejdning af brede "København-erfortov"



Indarbejdning af brede "København-erfortov"



Træhulsriste i fortovsbelægning



København-erfortov benyttes som et velkendt element ift tilgængelighed



Overgang mellem fortov og kørebanelægning, med kantstensopspring

Gaderne

De blågrønne strukturer

Vesterbro Torv og de omkringliggende veje er placeret mellem Botanisk Have, der møder projektet mod vest ved Vesterbrogade og Nord ved Hjortengade og Langelandsgade, og mod syd grænser Vester Allé op mod Mølleparken. Denne unikke placering forpligter, og det er oplagt at sikre en grøn korridor mellem de forskellige grønne områder i byen, og derved understøtte et ønske om mere bynatur og biodiversitet.

Her spiller de blågrønne elementer i projektet en vigtig rolle, da de med et bevidst plantevalg kan sikre levesteder for både insekter, fugle og byens smådyr. Fra nord vil de to bassiner ved Hjortensgade og Langelandsgade danne en grøn port ned mod torvet. Vejtræer, skillerabatter og vejbede leder videre mod torvet og helt ned til Mølleparken.

Som på torvet ønskes der i det fremtidige projekt primært at arbejde med et hjemmehørende plantemateriale. Dette gælder for både vejtræer, buske, stauder og frøblandinger. Derudover ønskes en så stor variation i sammensætningen af arter og størrelser som muligt, da det både giver en varieret oplevelse over året, men også sikre en robust beplantning i et tæt bymiljø.

Bepantningen skal ligeledes være med til at skabe et bedre mikroklima i byen. Træerne bryder vinden, sikrer skygge på varme sommerdage og er generelt med til at sænke temperaturen i byen.



Mulighed for frodige vejbede



Skillerabatter der kan fremstå frodige og indeholde vejtræer



Landskabelig bearbejdning af forsinkelsesbassin



Kombineret skillerabat og vejbed



Prioritring af vejtræer i gaderummet



Indpasning af elementer til leg og ophold

Vesterbrogade

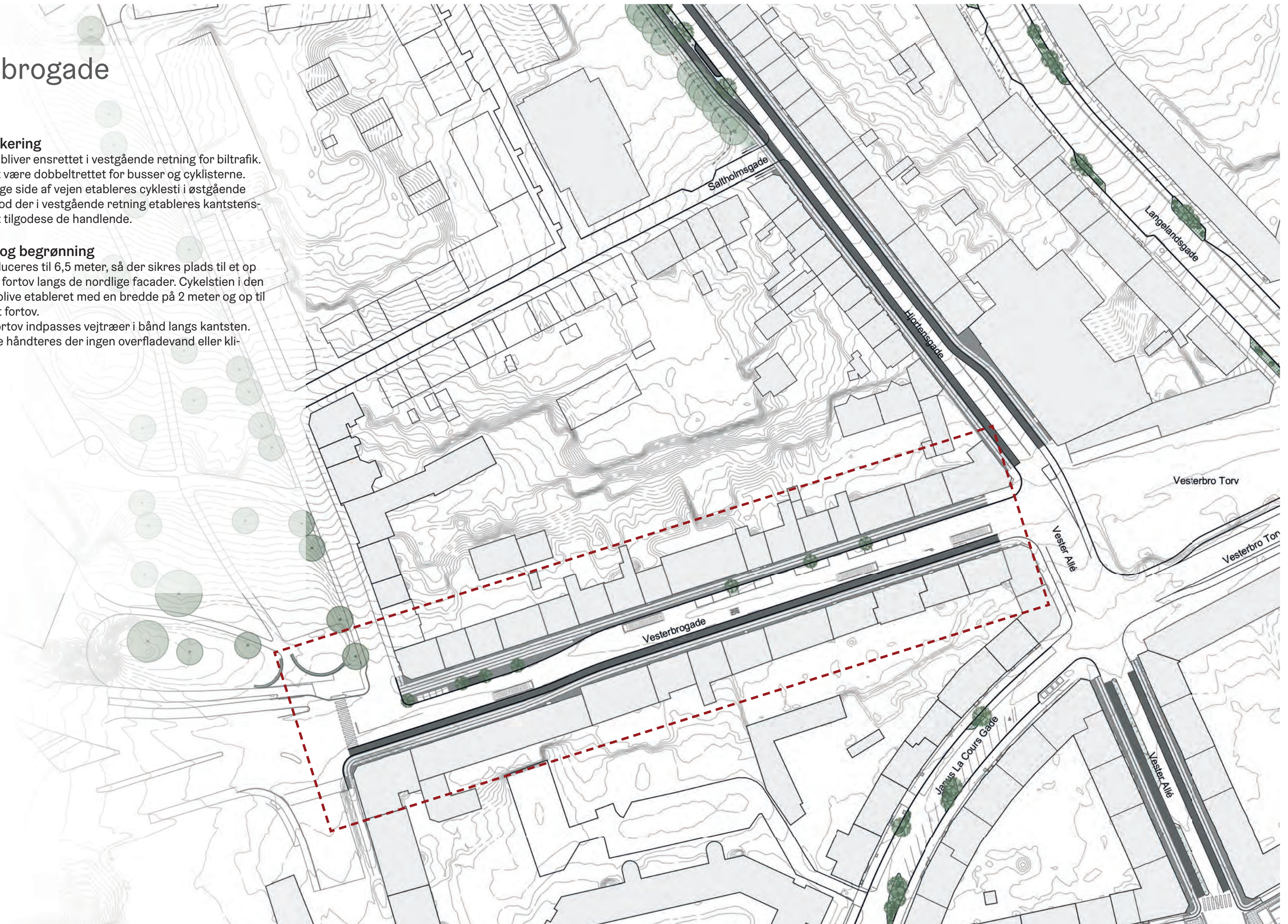
Trafik og parkering

Vesterbrogade bliver ensrettet i vestgående retning for biltrafik. Vejen vil fortsat være dobbeltrettet for busser og cyklisterne. Langs den sydlige side af vejen etableres cyklesti i østgående retning, hvorimod der i vestgående retning etableres kantstensparkering for at tilgodese de handlende.

Vejgeometri og begrønning

Vejbredden reduceres til 6,5 meter, så der sikres plads til et op til 6,25 m bredt fortov langs de nordlige facader. Cykelstien i den sydlige side vil blive etableret med en bredde på 2 meter og op til 2,8 meter bredt fortov.

I det nordlige fortov indpasses vejtræer i bånd langs kantsten. I Vesterbrogade håndteres der ingen overfladevand eller klimavand



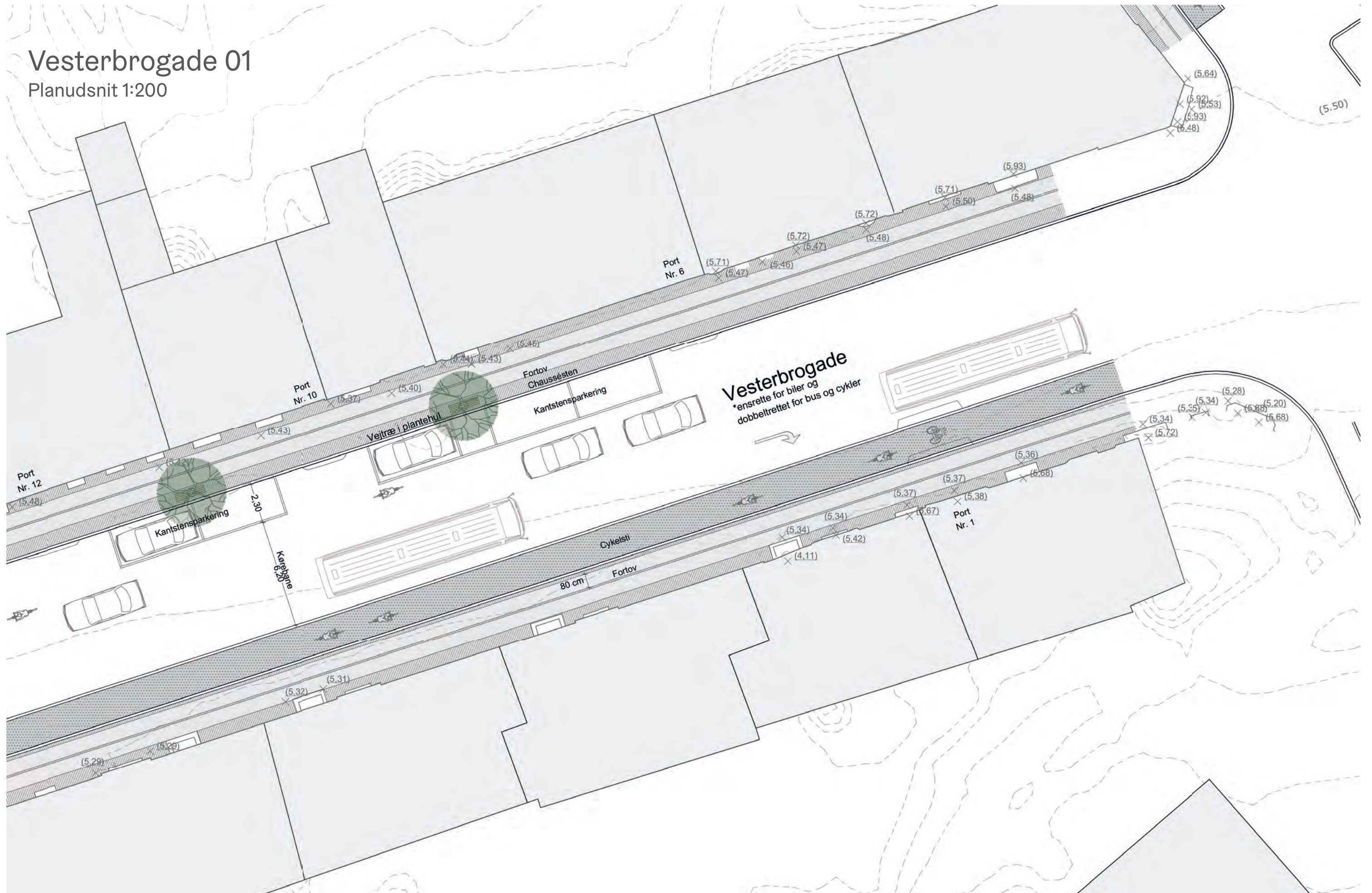
Vesterbrogade

Oversigt delplaner



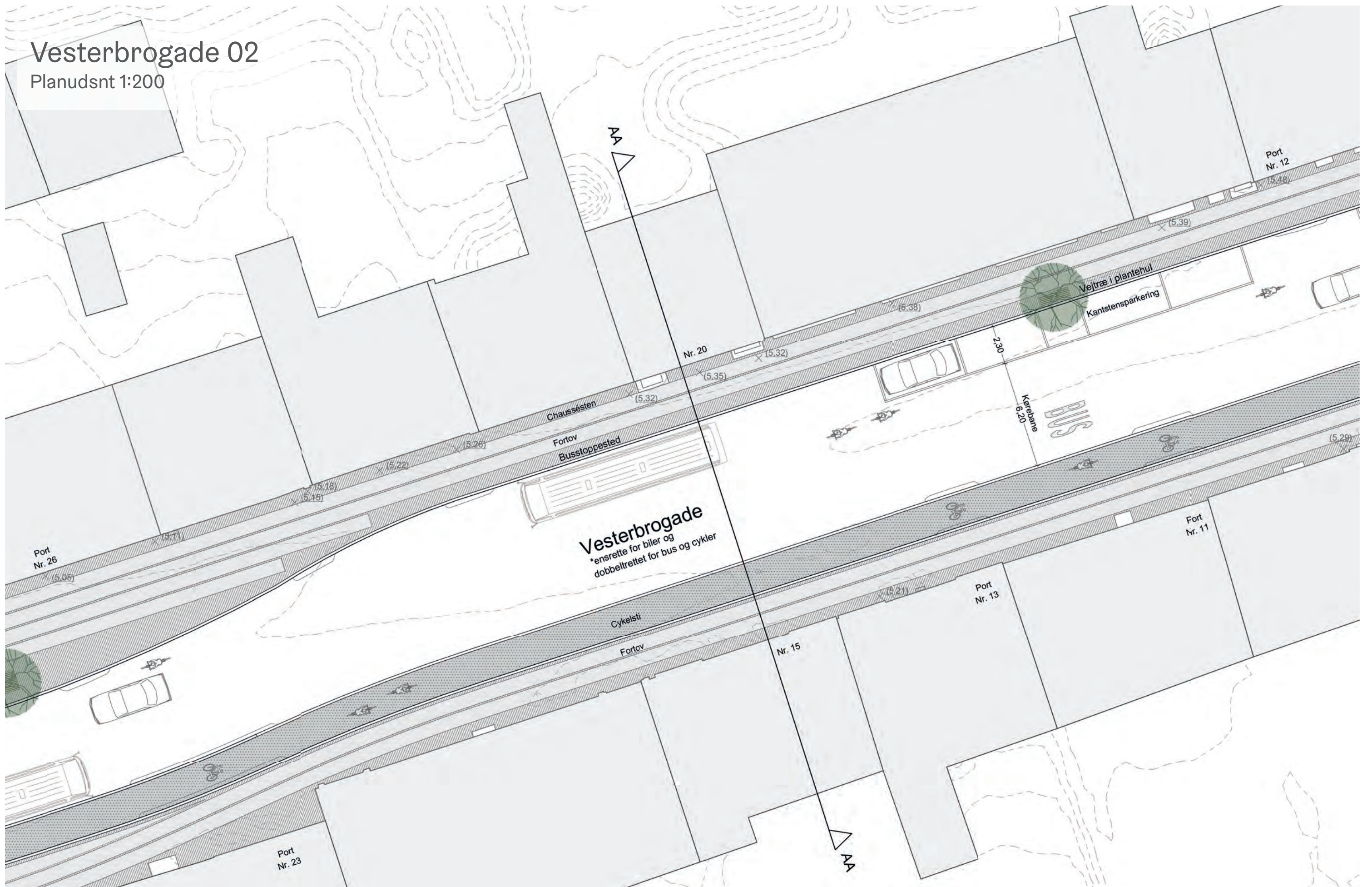
Vesterbrogade 01

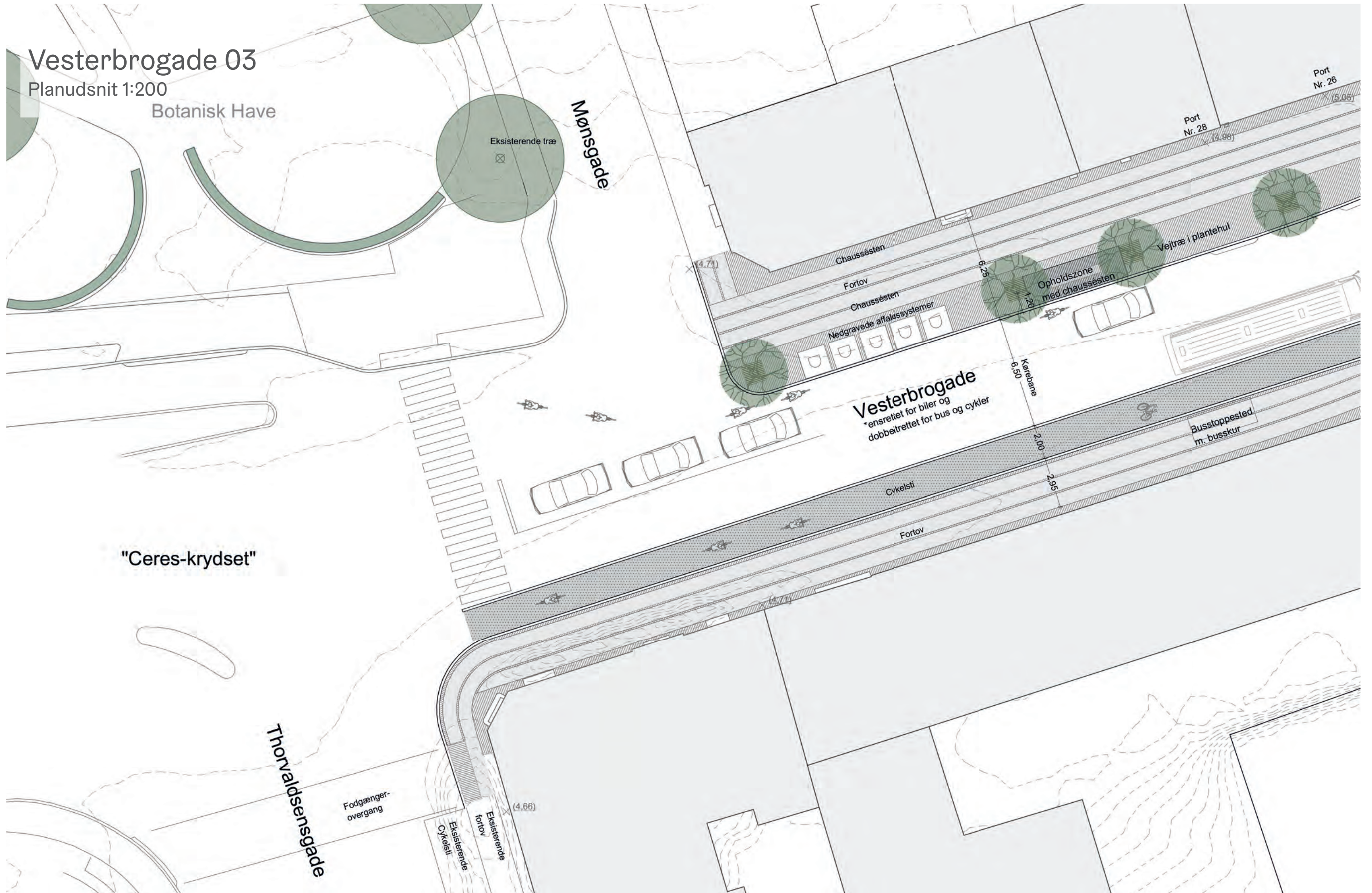
Planudsnit 1:200



Vesterbrogade 02

Planudsnt 1:200





Vesterbrogade

Snit 1:200



Hjortensgade

Trafik og parkering

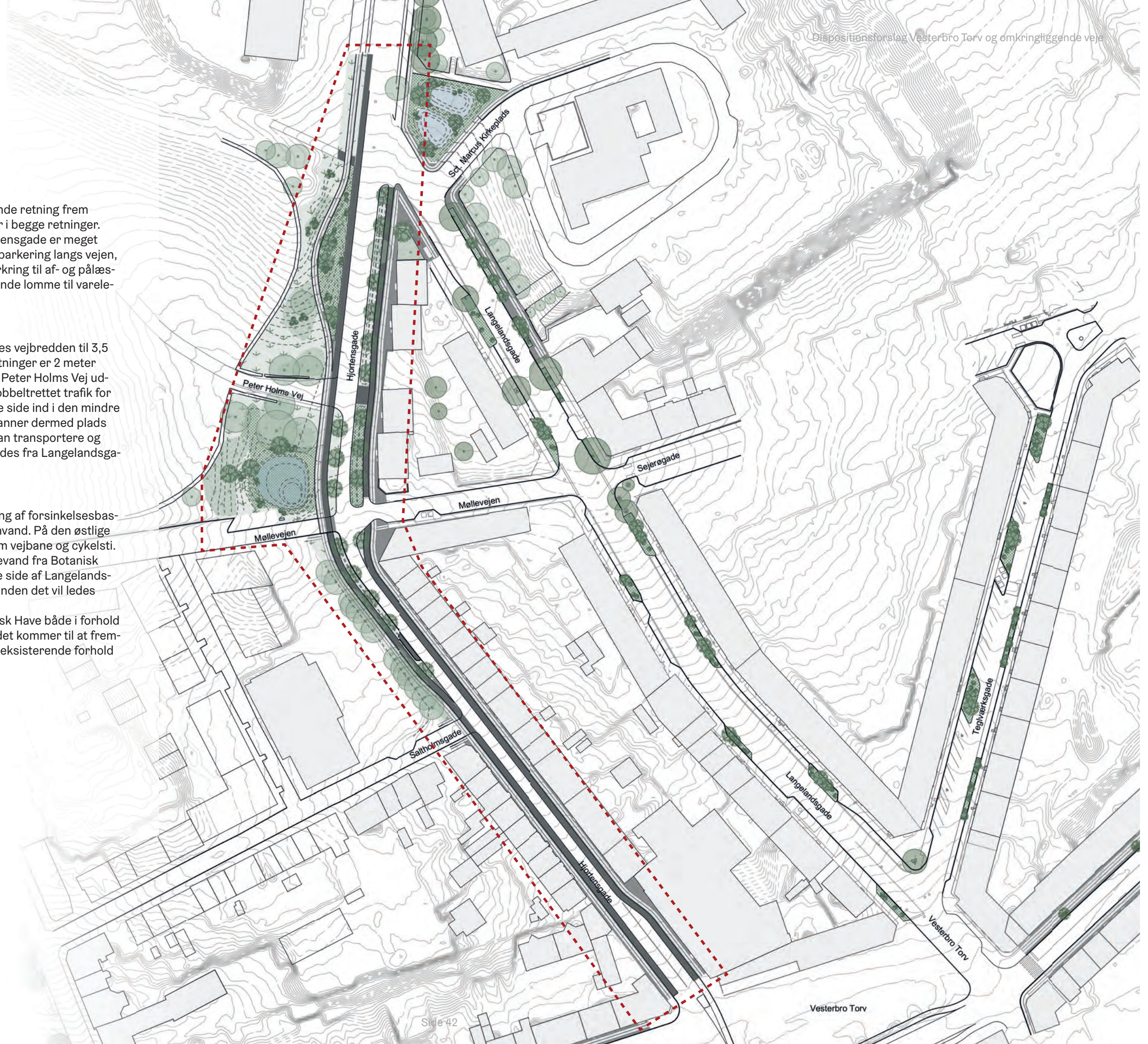
Hjortensgade ensrettes for biler i nordgående retning frem til Peter Holms Vej. Der etableres cykelstier i begge retninger. Vejrummet for især den sydlige del af Hjortensgade er meget smalt og efterlader ikke plads til kantstensparkerings langs vejen, men der er indarbejdet plads til korttidsparkering til af- og pålæsning lige nord for Saltholmsgade. Eksisterende lomme til varelevering ved REMA bevares.

Vejgeometri

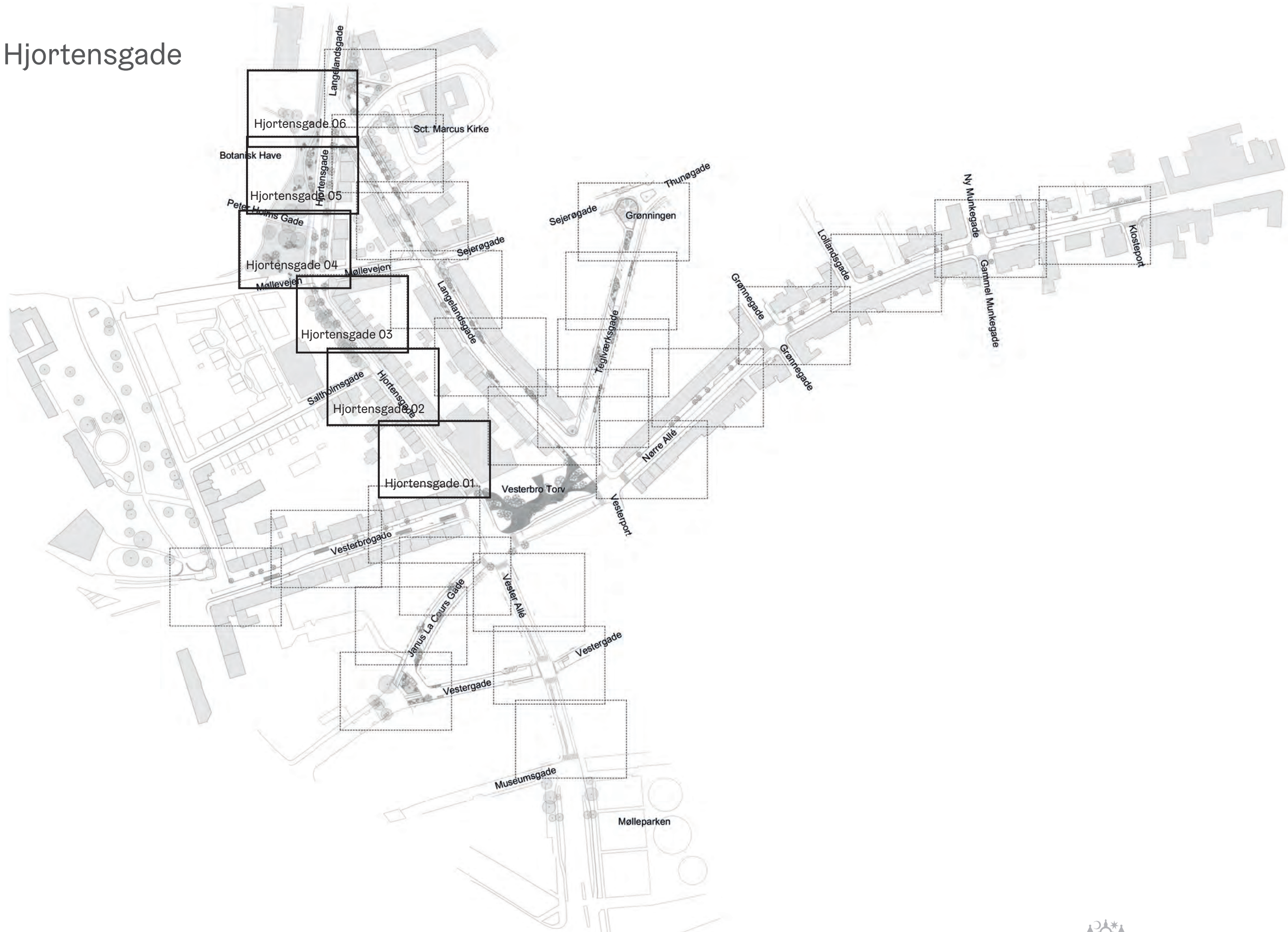
I den sydlige del af Hjortensgade indsnævres vejbredden til 3,5 meter, cykelstierne i nord og sydgående retninger er 2 meter brede og fortovet op til 2,5 meter. Nord for Peter Holms Vej udvides vej bredden til 7 meter, hvor der er dobbeltrettet trafik for biler. Her forskydes fortovet på den vestlige side ind i den mindre grønne lomme op mod Botanisk Have og danner dermed plads til etablering af en lille lavning/rende, der kan transportere og bremse farten på det overfladevand, der ledes fra Langelandsgade (se snit CC)

Vand og begrønning

Længere mod nord prioriteres indarbejdning af forsinkelsesbassin mod vest og render til transport af regnvand. På den østlige side plantes vejtræer i skillerabatten mellem vejbane og cykelsti. Forsinkelsesbassinet vil modtage overfladevand fra Botanisk Have samt afkoblet vejvand fra den vestlige side af Langelandsgade. Bassinet kan rumme ca. 70 m³ vand, inden det vil ledes videre i fællessystemet. Bassinet indpasses bedst muligt ift. Botanisk Have både i forhold til terrænbearbejdning og beplantning, så det kommer til at fremstå som en naturlig grøn forlængelse af de eksisterende forhold samt danne en grøn port til byen.



Hjortensgade



Hjortensgade 01

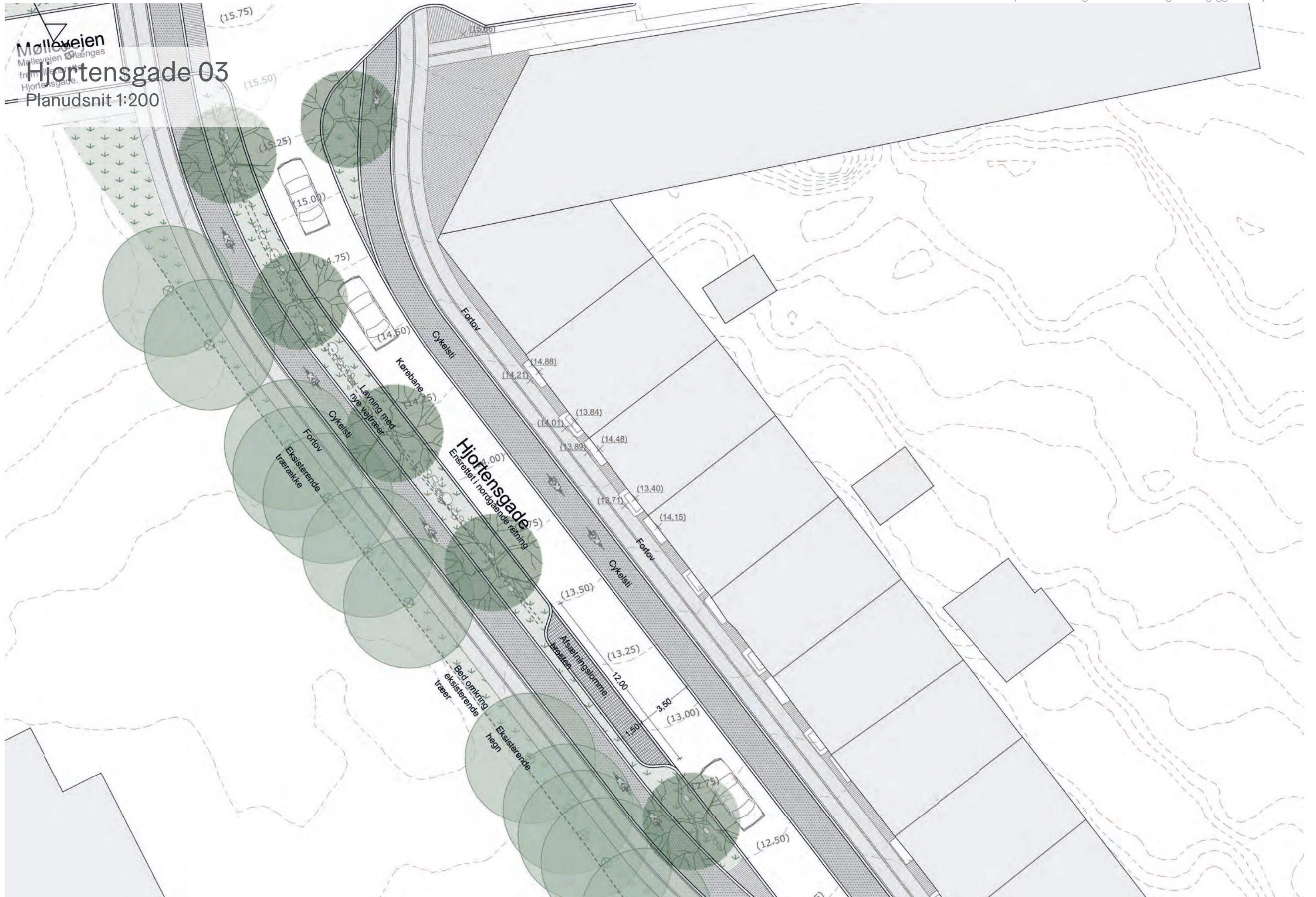
Planudsnit 1:200



Hjortensgade 02

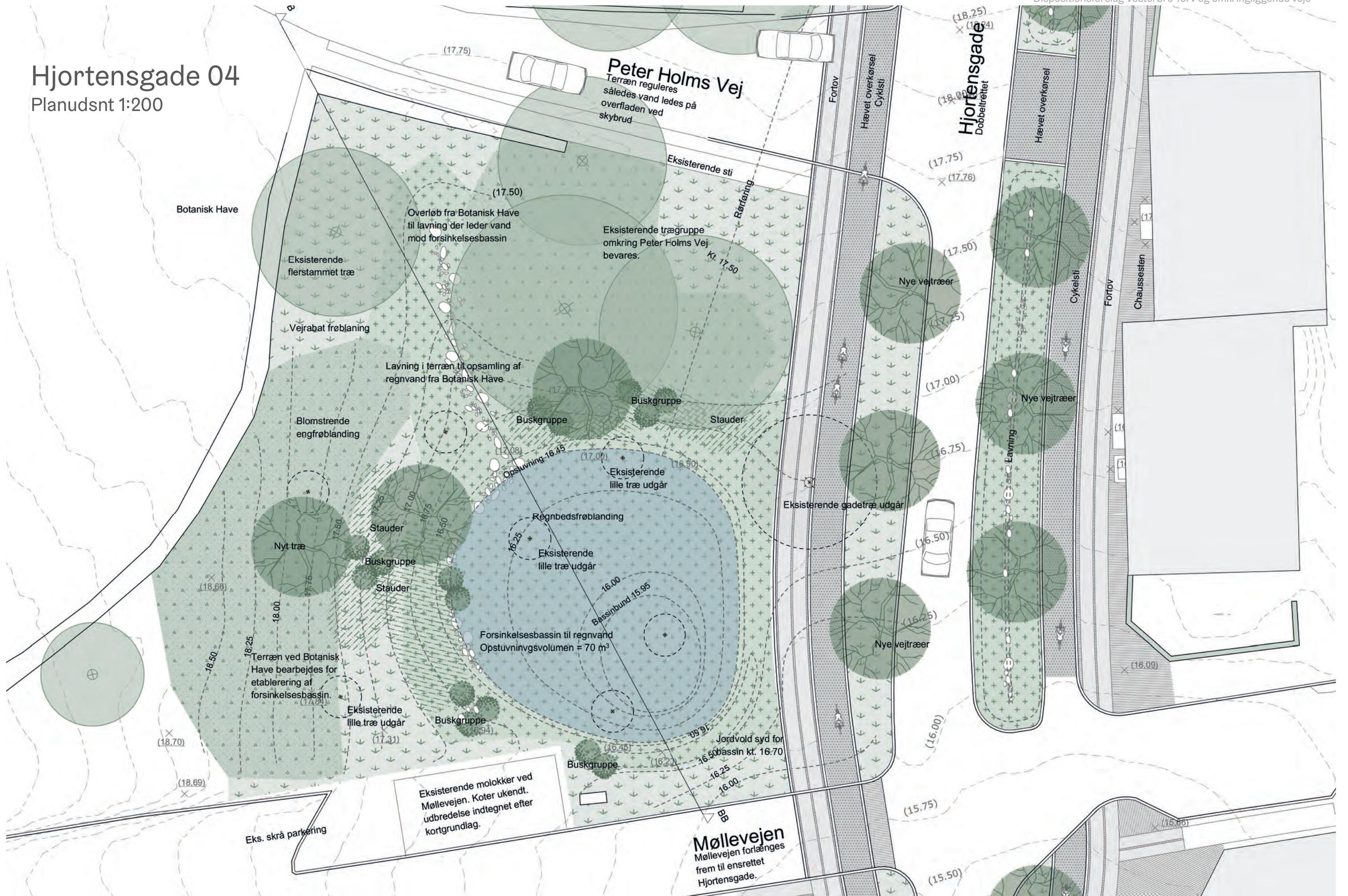
Planudsnit 1:200





Hjortensgade 04

Planudst 1:200



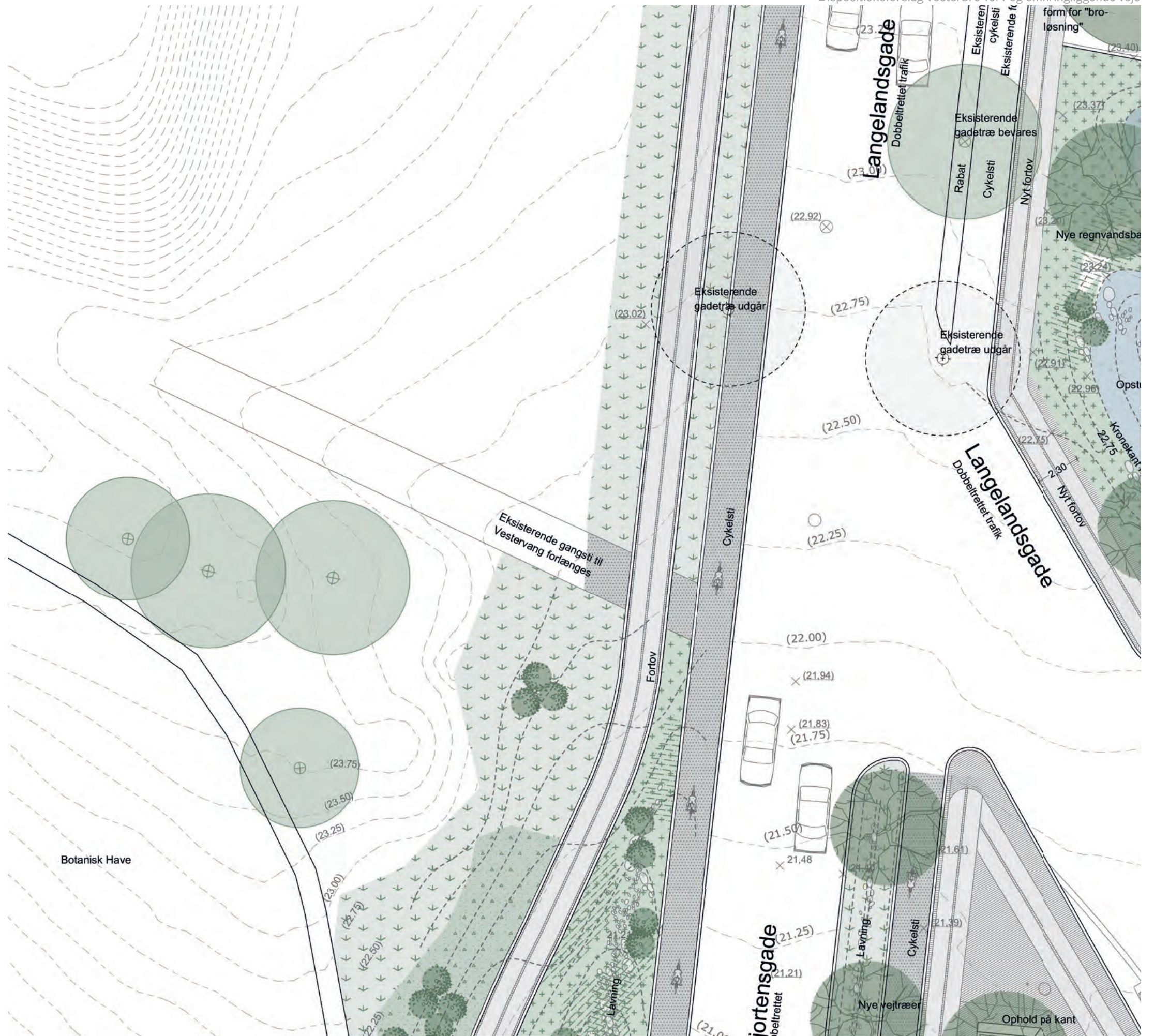
Hjortensgade 05

Planudsnit 1:200



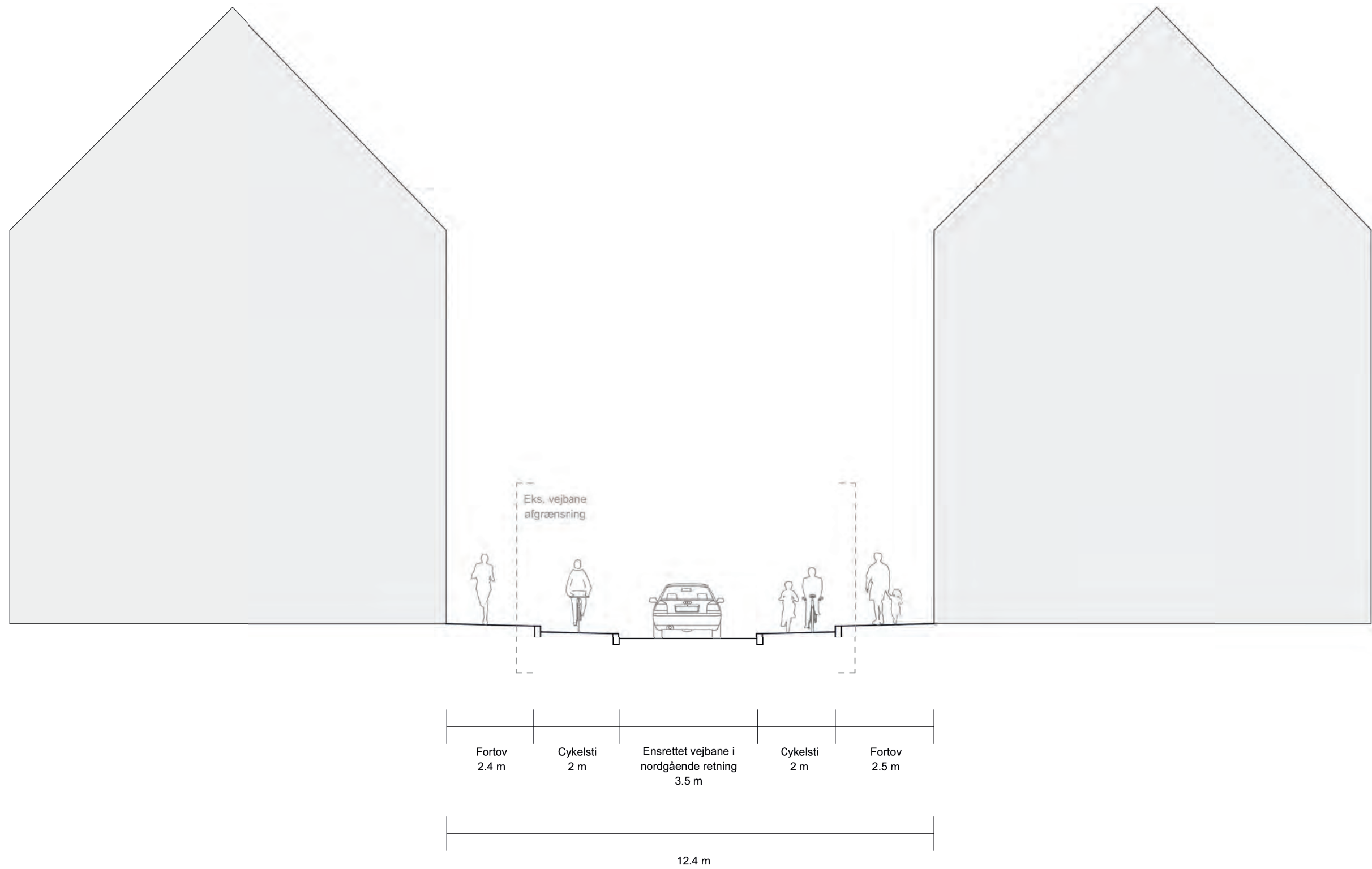
Hjortensgade 06

Planudst 1:200



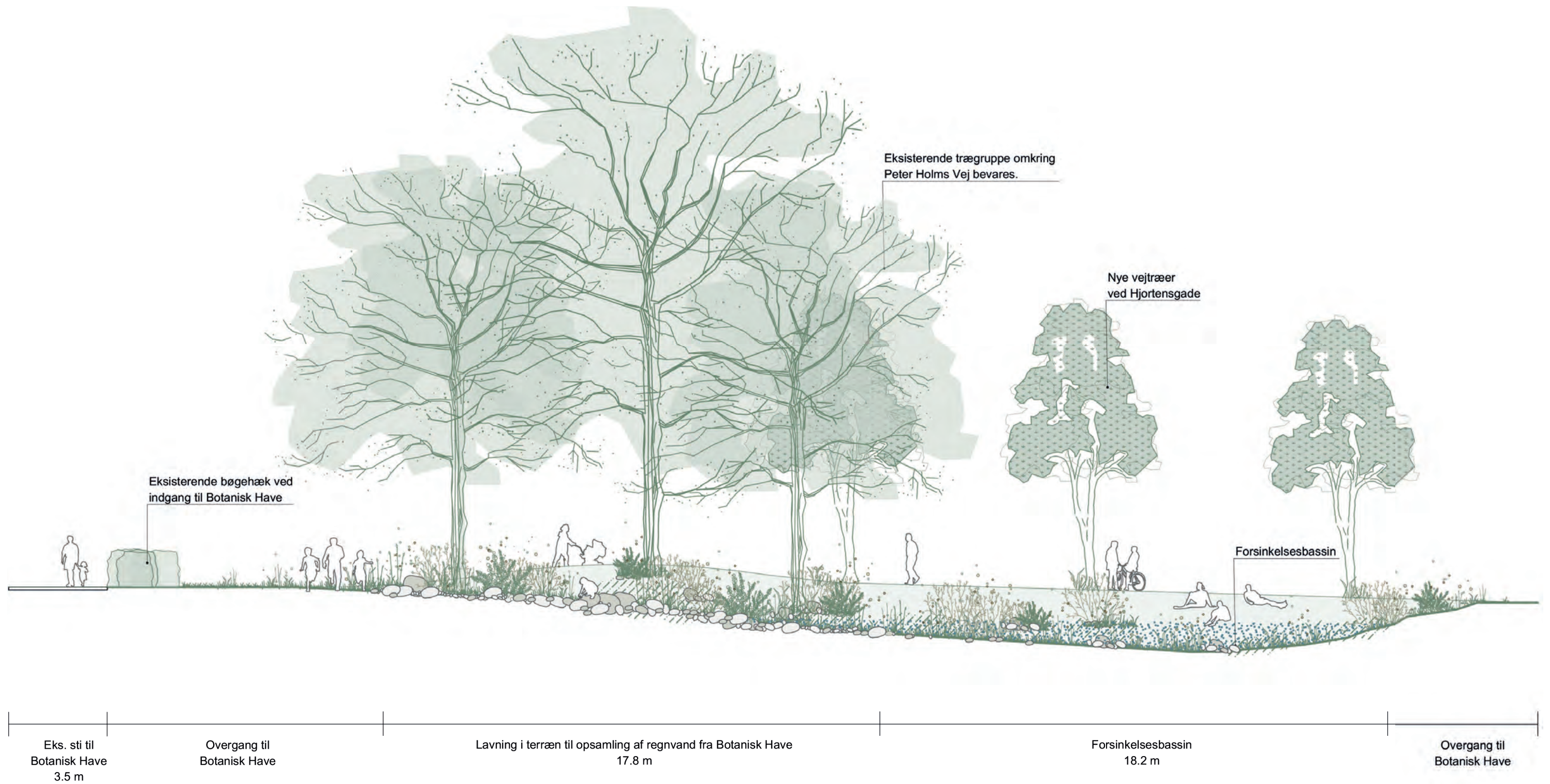
Hjortensgade

Snit AA 1:200



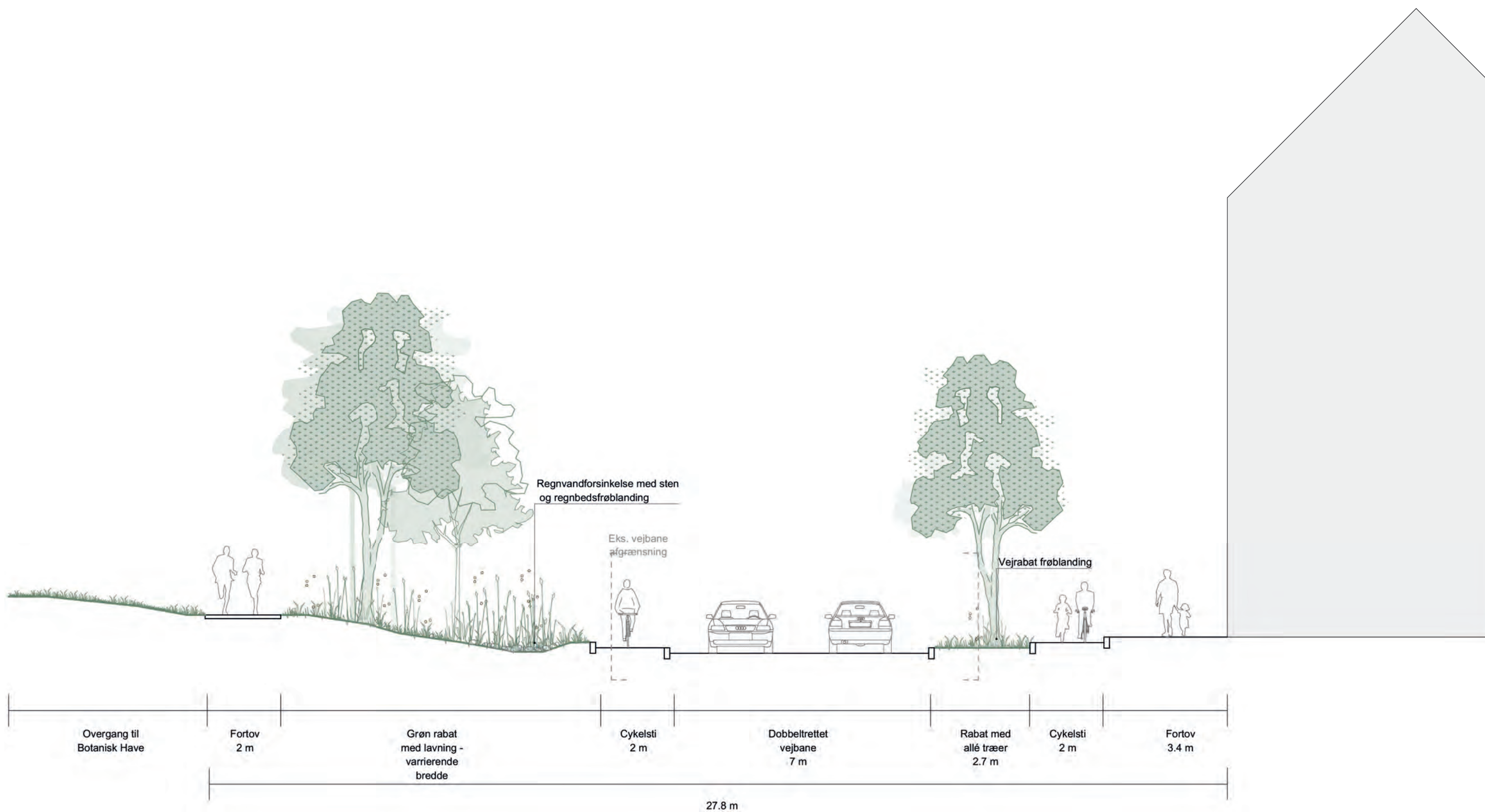
Hjortensgade

Snit BB 1:100



Hjortensgade

Snit CC 1:100



Langelandsgade

Trafik og parkering

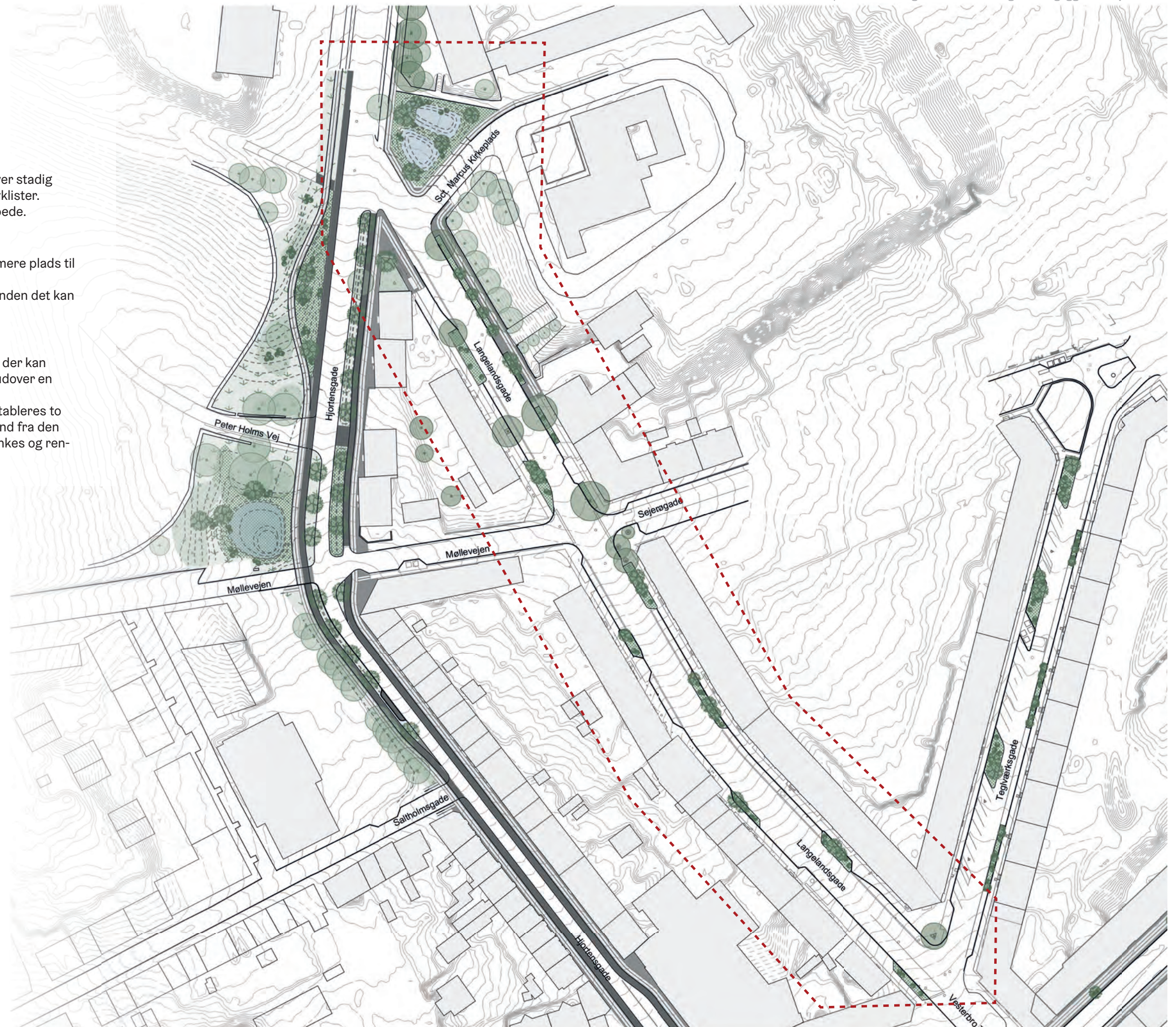
Langelandsgade forbliver uændret, og der vil fremover stadig være dobbeltrettet trafik for både busser, biler og cyklister. Antallet af p-pladser reduceres og omdannes til vejbede.

Vejgeometri

Vejbredden reduceres delvist til 8 meter for at give mere plads til håndtering af regnvand i vejbede. vejbede der skal forsinke og rense overfladevand, inden det kan ledes i en separat regnvandsledning.

Vand og begrønning

Vejbedene fungerer som blågrønne elementer, hvori der kan plantes stauder og urter, samt plantes træer, så de udover en rensende effekt også bidrage med grønnere vejrum. I toppen af Langelandsgade ved Skt. Markus Kirke etableres to mindre forsinkelsesbassiner, der kan modtage vejvand fra den nordligste del af Langelandsgade, hvor det kan forsinkes og renses, inden det ledes videre



Langelandsgade

Oversigt delplaner



Langelandsgade 01

Planudsnit 1:200



Langelandsgade 02

Planudsnit 1:200





Langelandsgade 04

Planudsnit 1:200



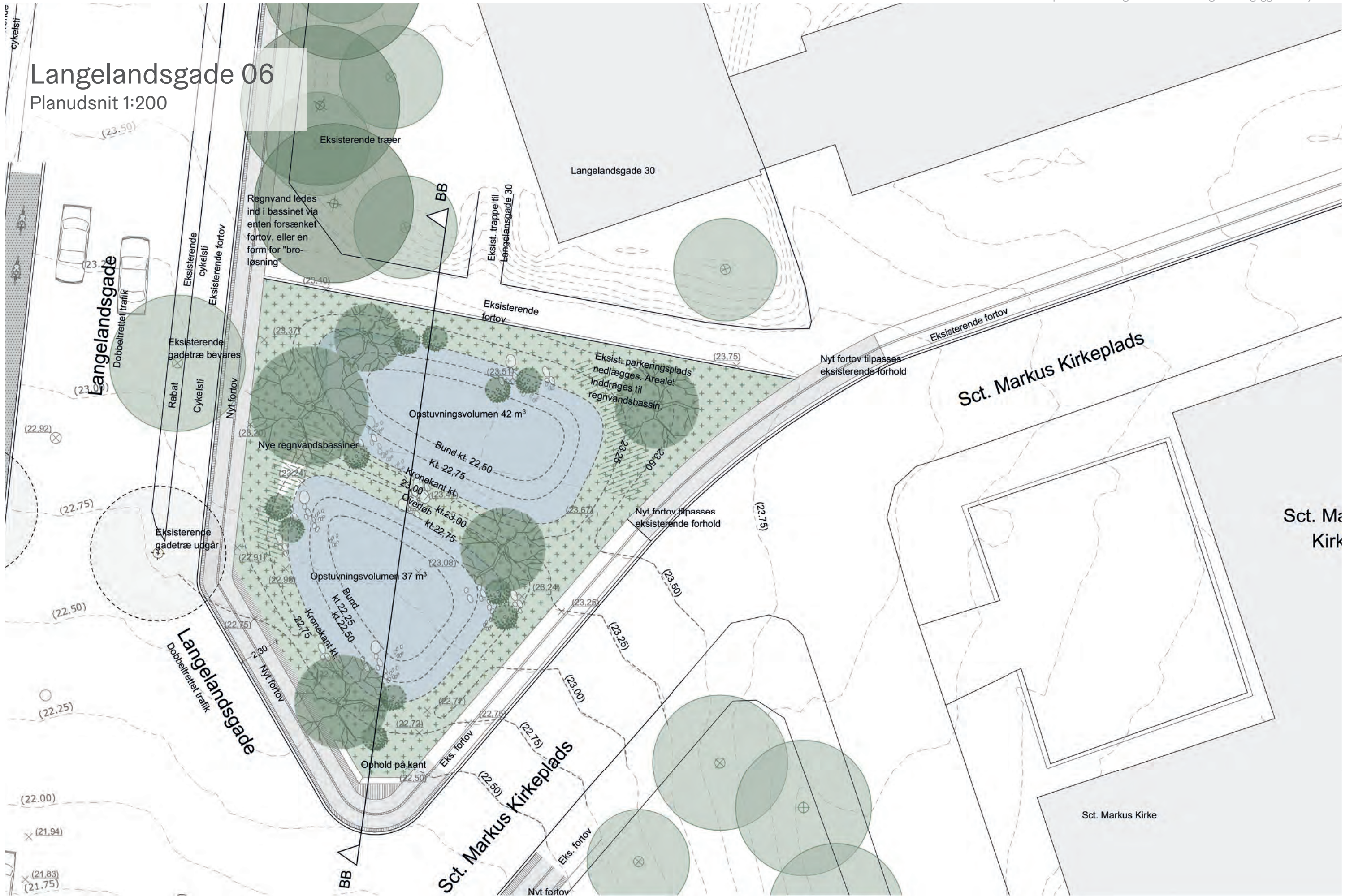
Langelandsgade 05^{BB}

Planudsnit 1:200



Langelandsgade 06

Planudsnit 1:200



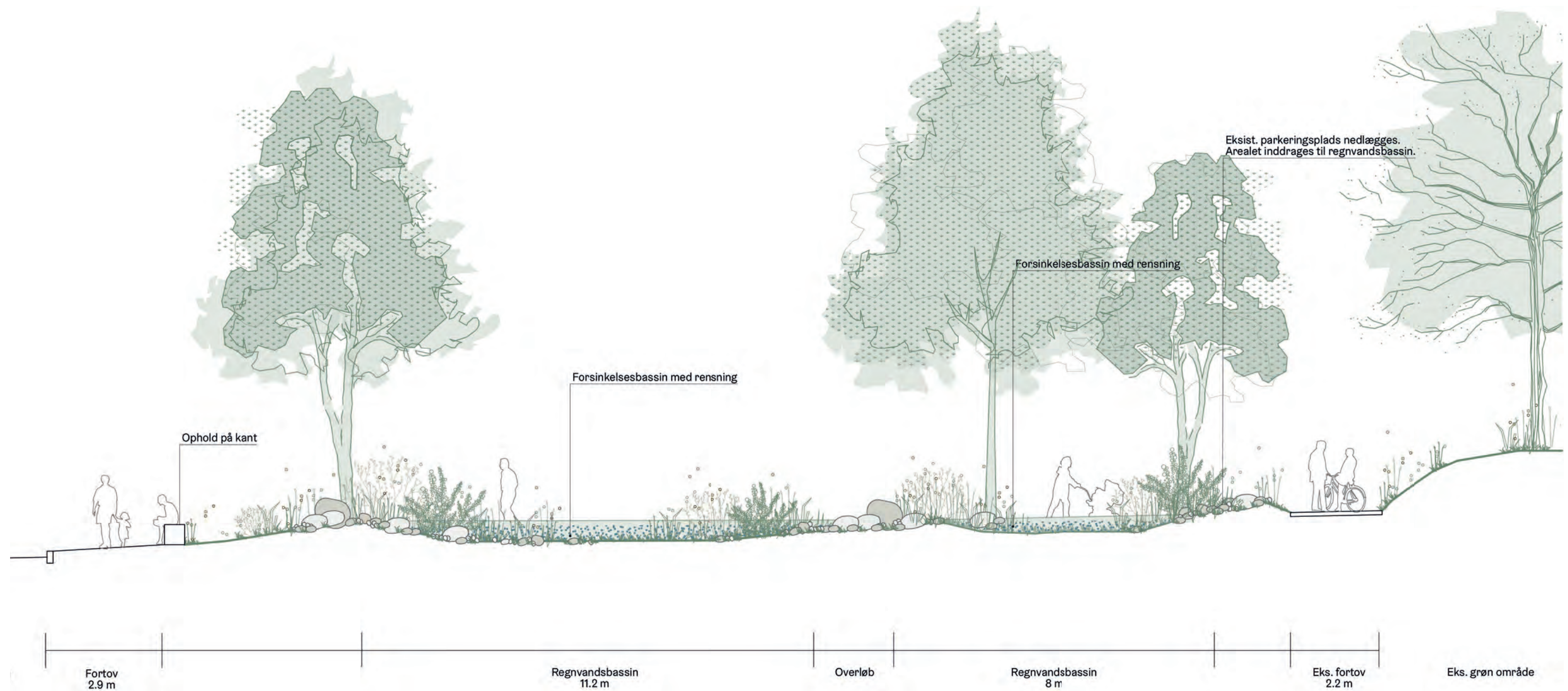
Langelandsgade

Snit AA 1:100



Langelandsgade 06

Planudsnit BB 1:100



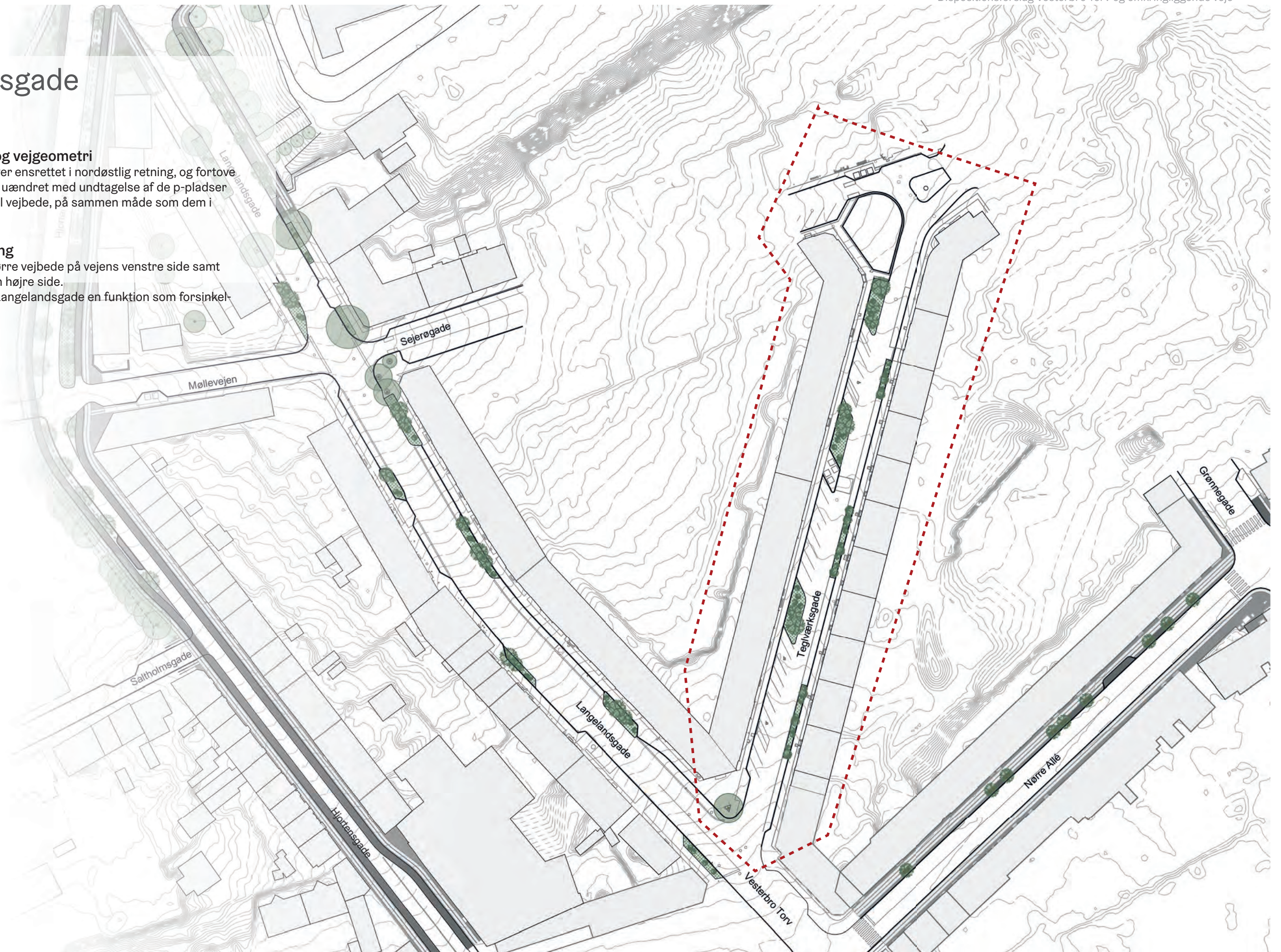
Teglværksgade

Trafik, parkering og vejgeometri

Teglværksgade forbliver ensrettet i nordøstlig retning, og fortove og p-arealer ligeledes uændret med undtagelse af de p-pladser der bliver omdannet til vejbede, på samme måde som dem i Langelandsgade

Vand og begrønning

Der gøres plads til større vejbede på vejens venstre side samt smallere vejbede i den højre side. Vejbedene har som i Langelandsgade en funktion som forsinkel-se og rensning



Teglværksgade

Oversigt delplaner



Teglværksgade 02

Planudsnit 1:200



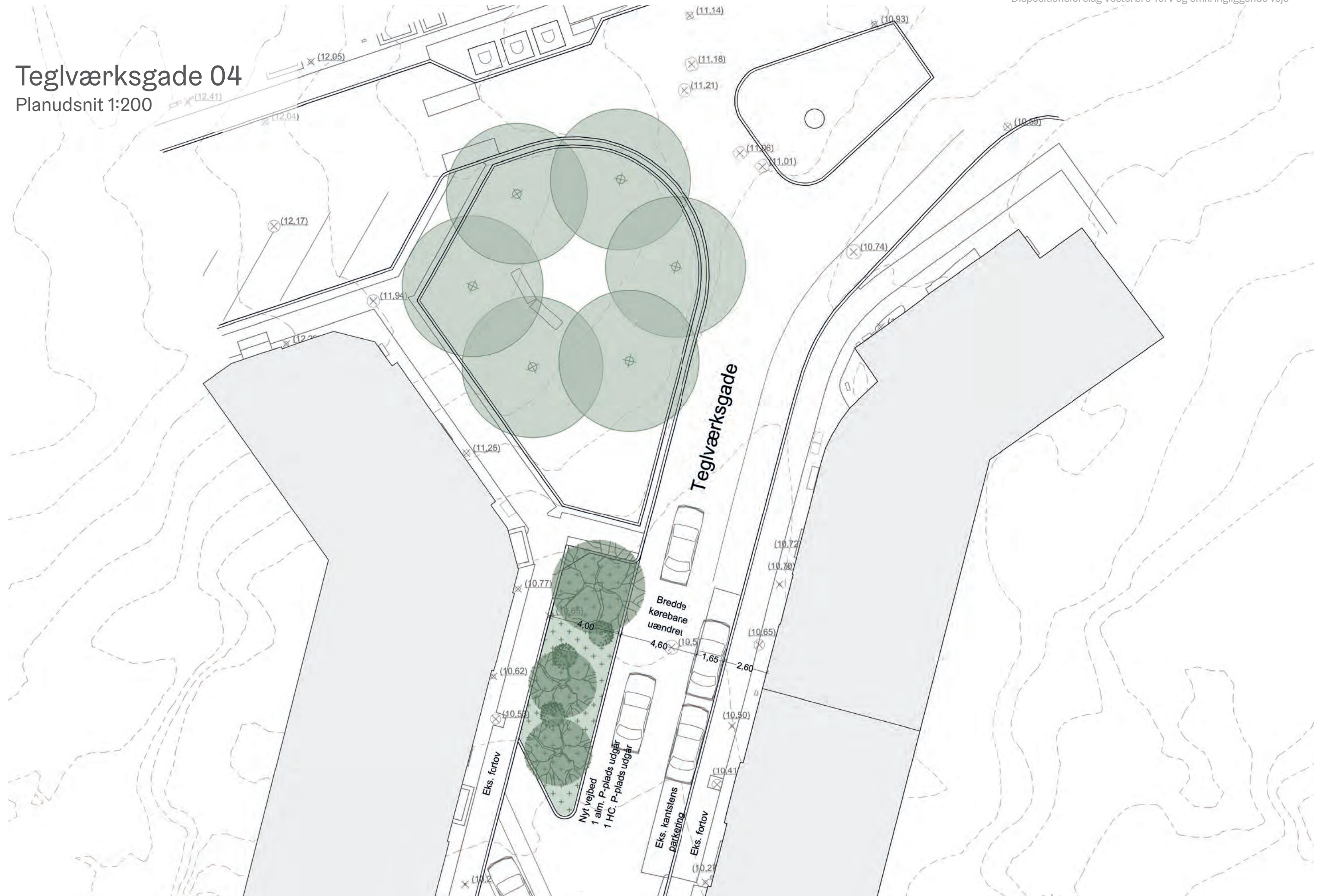
Teglværksgade 03

Planudsnit 1:200



Teglværksgade 04

Planudsnit 1:200



Teglværksgade

Snit 1:100



Nørre Allé

Trafikale forhold og design

Trafik og parkering:

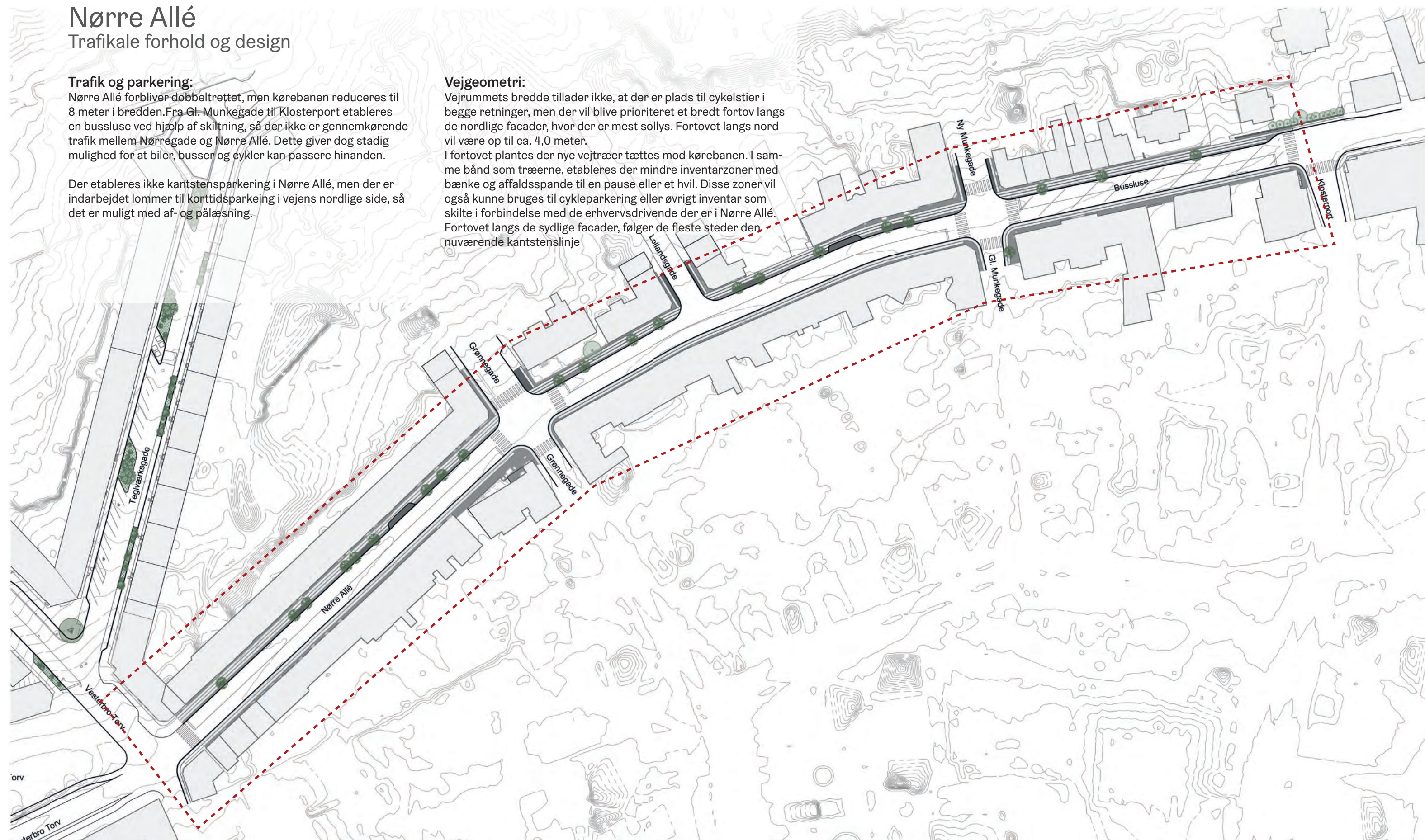
Nørre Allé forbliver dobbeltrettet, men kørebanen reduceres til 8 meter i bredden. Fra Gl. Munkegade til Klosterport etableres en bussluse ved hjælp af skiltning, så der ikke er gennemkørende trafik mellem Nørregade og Nørre Allé. Dette giver dog stadig mulighed for at biler, busser og cykler kan passere hinanden.

Der etableres ikke kantstensparkeri i Nørre Allé, men der er indarbejdet lommer til korttidsparkeing i vejens nordlige side, så det er muligt med af- og pålæsning.

Vejgeometri:

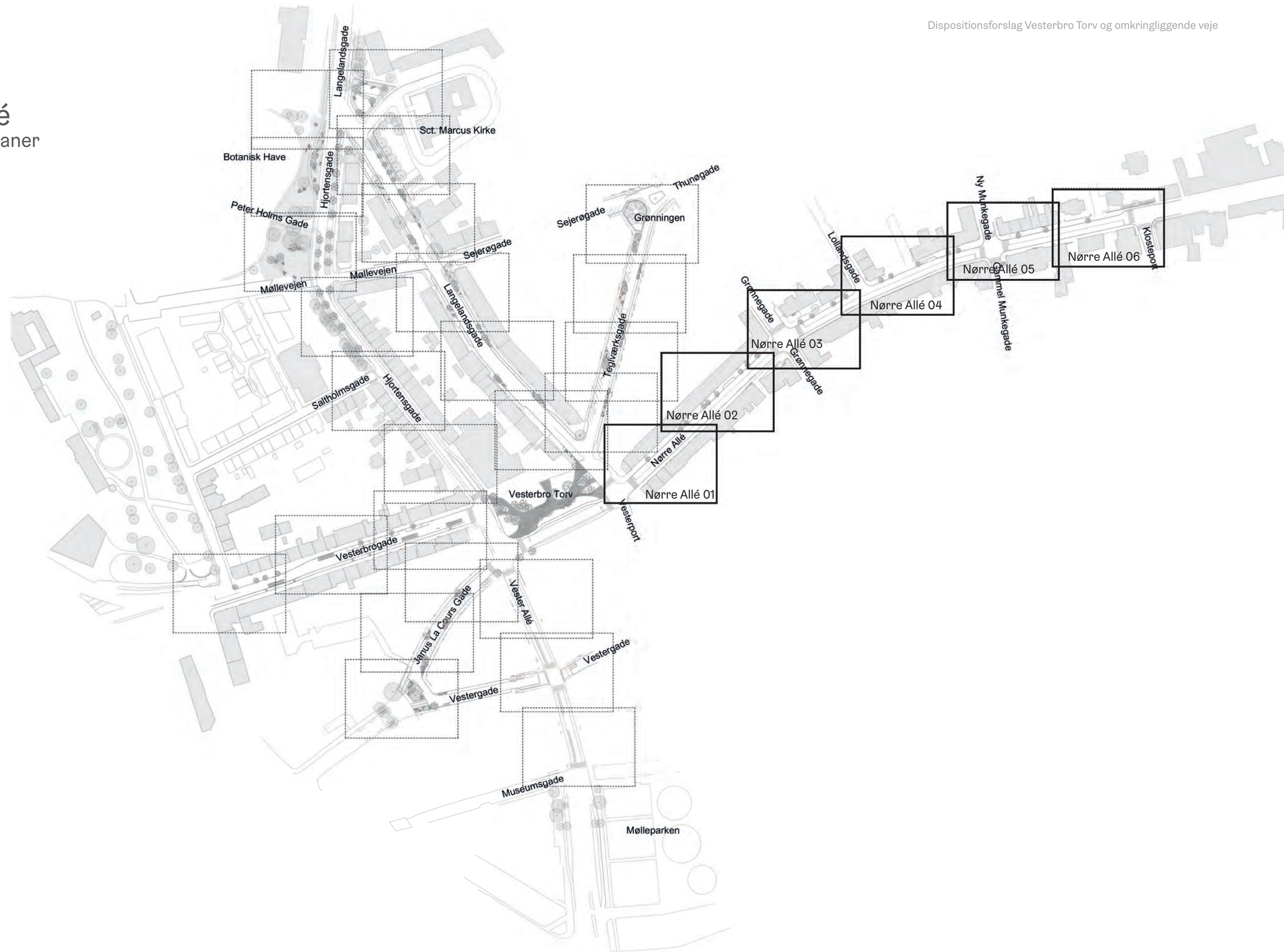
Vejrummets bredde tillader ikke, at der er plads til cykelstier i begge retninger, men der vil blive prioriteret et bredt fortov langs de nordlige facader, hvor der er mest sollys. Fortovet langs nord vil være op til ca. 4,0 meter.

I fortovet plantes der nye vejtræer tættes mod kørebanen. I samme bånd som træerne, etableres der mindre inventarzoner med bænke og affaldsspande til en pause eller et hvil. Disse zoner vil også kunne bruges til cykleparkering eller øvrigt inventar som skilte i forbindelse med de erhvervsdrivende der er i Nørre Allé. Fortovet langs de sydlige facader, følger de fleste steder den nuværende kantstenslinje



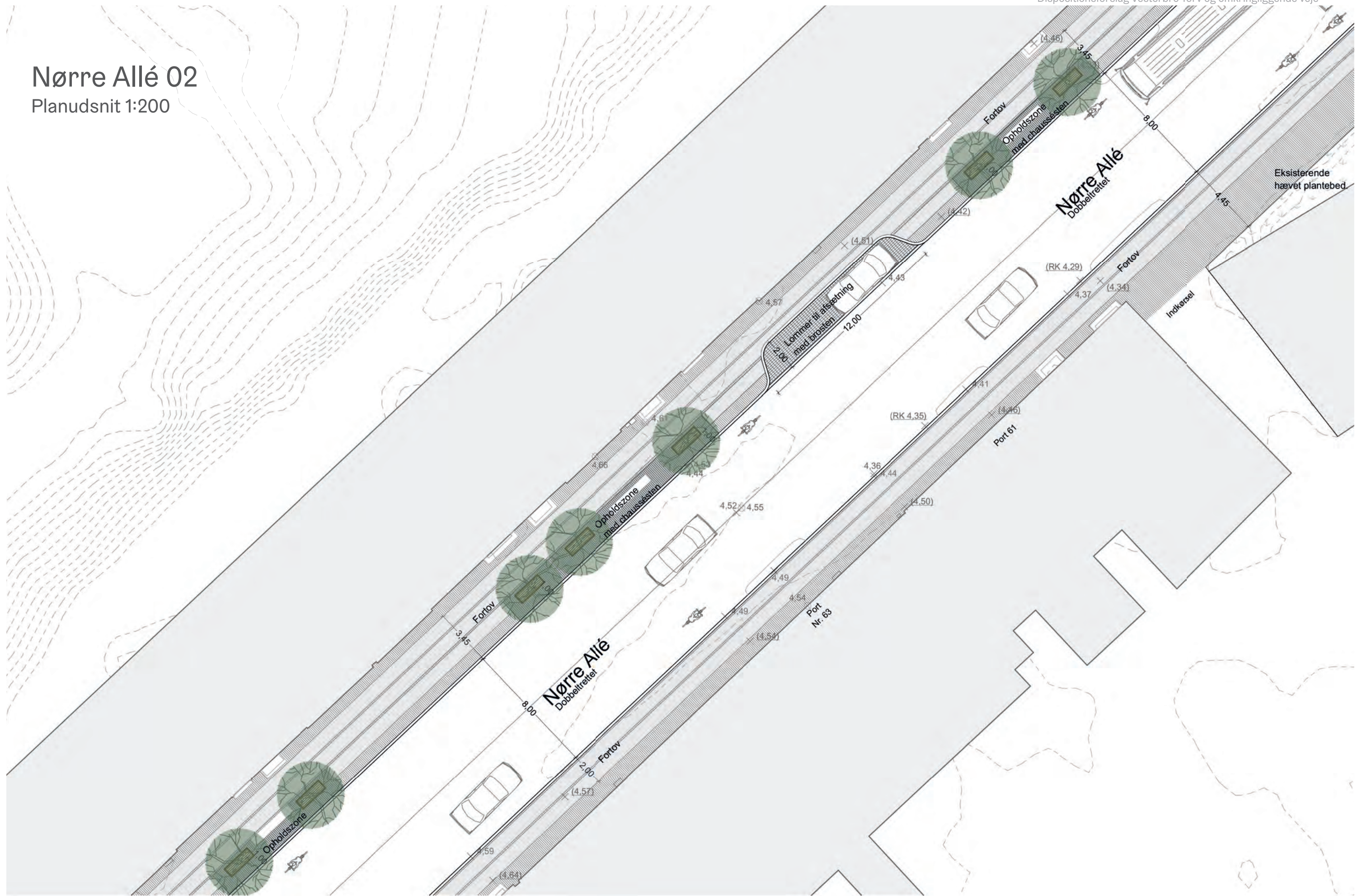
Nørre Allé

Oversigt delplaner



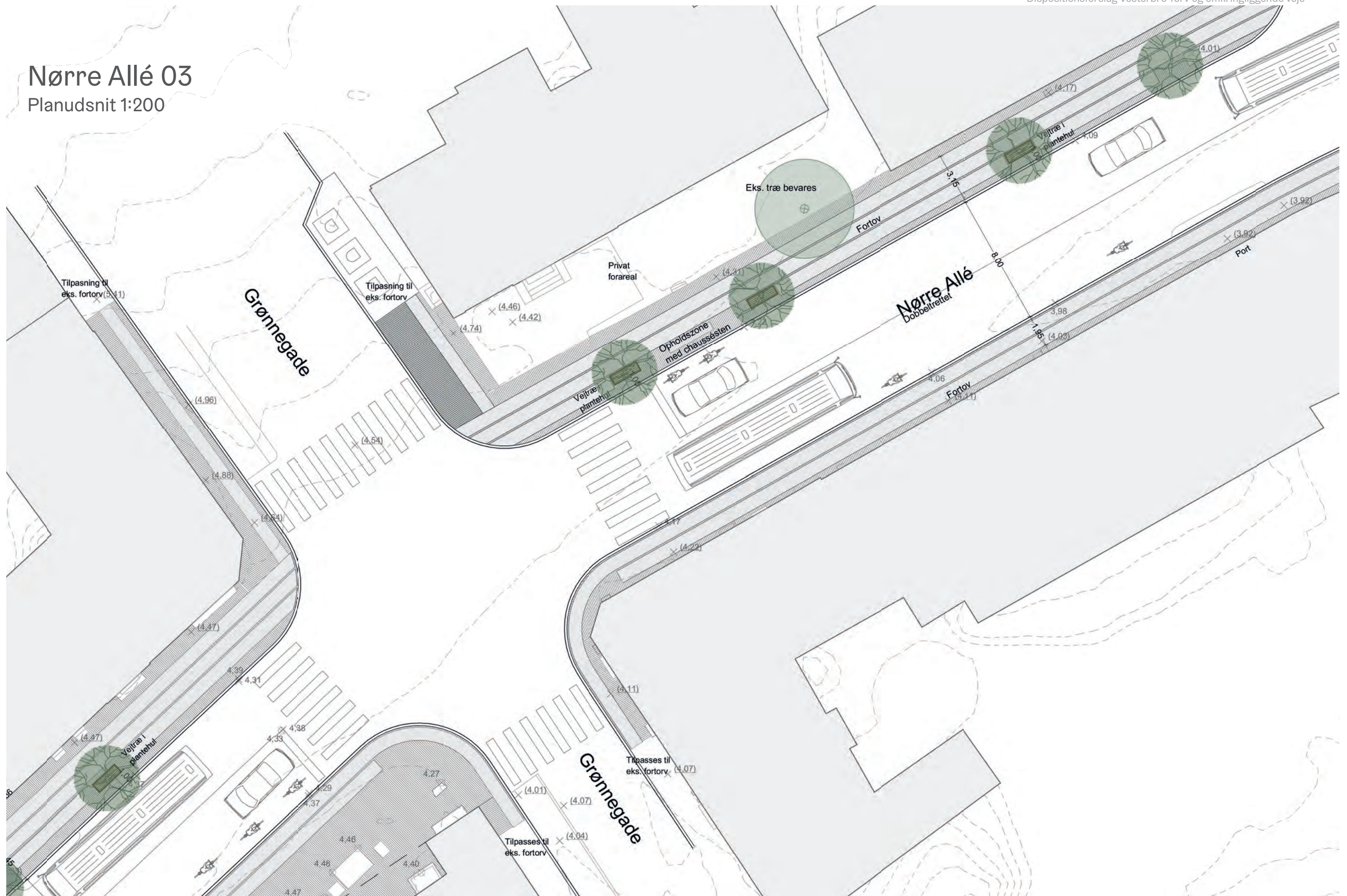
Nørre Allé 02

Planudsnit 1:200



Nørre Allé 03

Planudsnit 1:200



Nørre Allé 04

Planudsnit 1:200



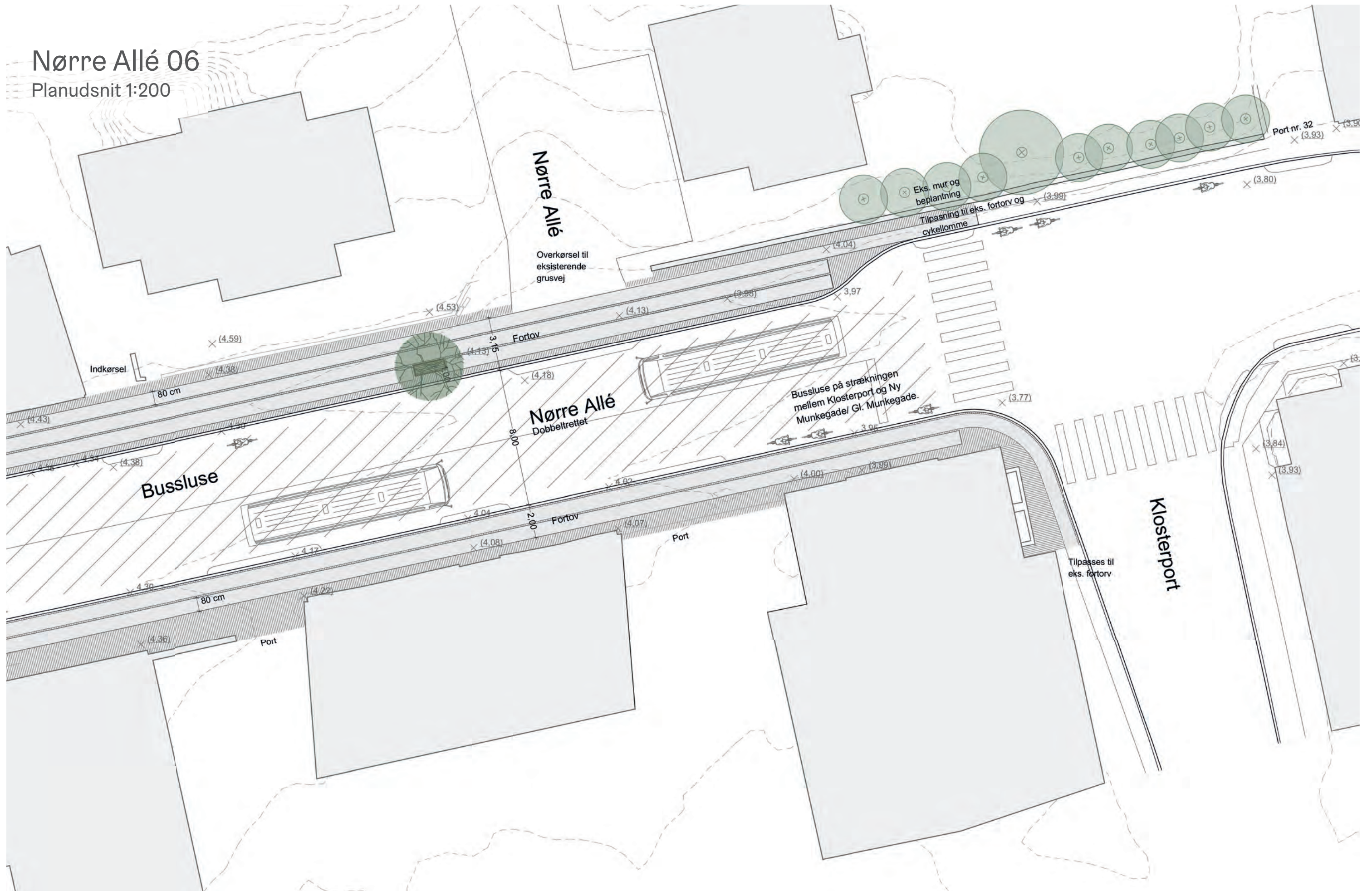
Nørre Allé 05

Planudsnit 1:200



Nørre Allé 06

Planudsnit 1:200



Nørre Allé

Snit 1:100

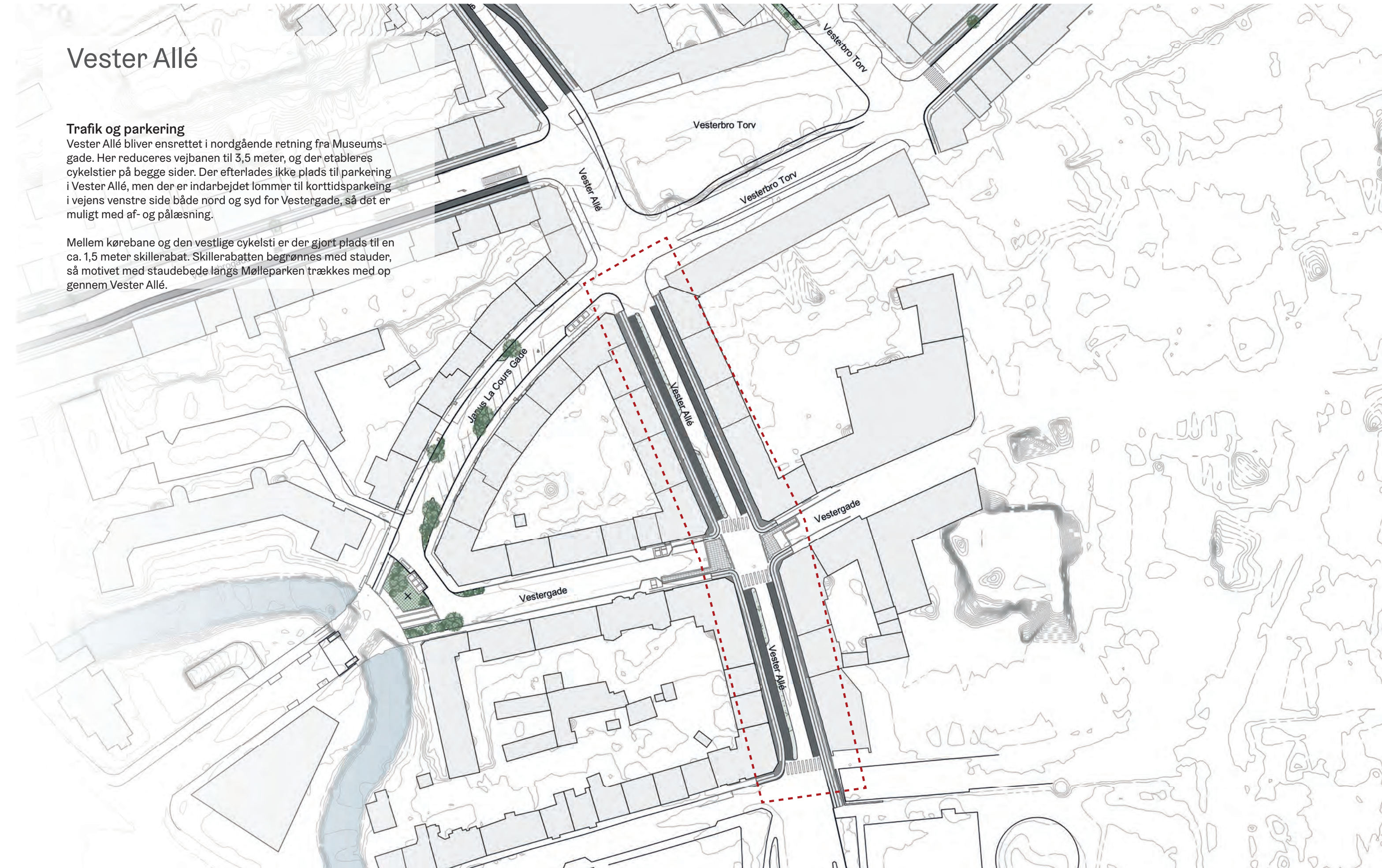


Vester Allé

Trafik og parkering

Vester Allé bliver ensrettet i nordgående retning fra Museums-gade. Her reduceres vejbanen til 3,5 meter, og der etableres cykelstier på begge sider. Der efterlades ikke plads til parkering i Vester Allé, men der er indarbejdet lommer til korttidsparkeing i vejens venstre side både nord og syd for Vestergade, så det er muligt med af- og pålæsning.

Mellem kørebane og den vestlige cykelsti er der gjort plads til en ca. 1,5 meter skillerabat. Skillerabatten begrønnes med stauder, så motivet med staudebede langs Mølleparken trækkes med op gennem Vester Allé.



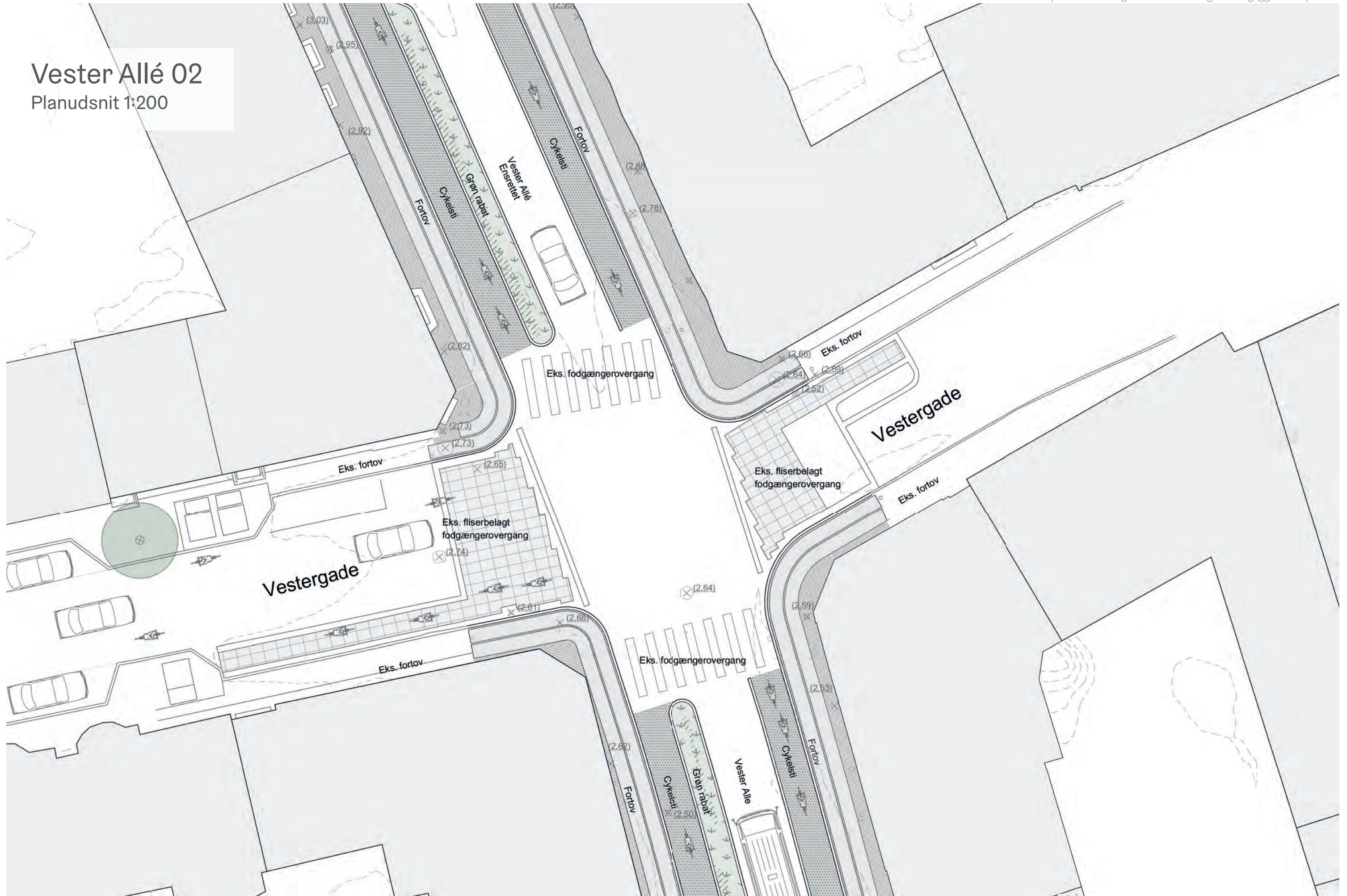
Vester Allé

Oversigt delplaner



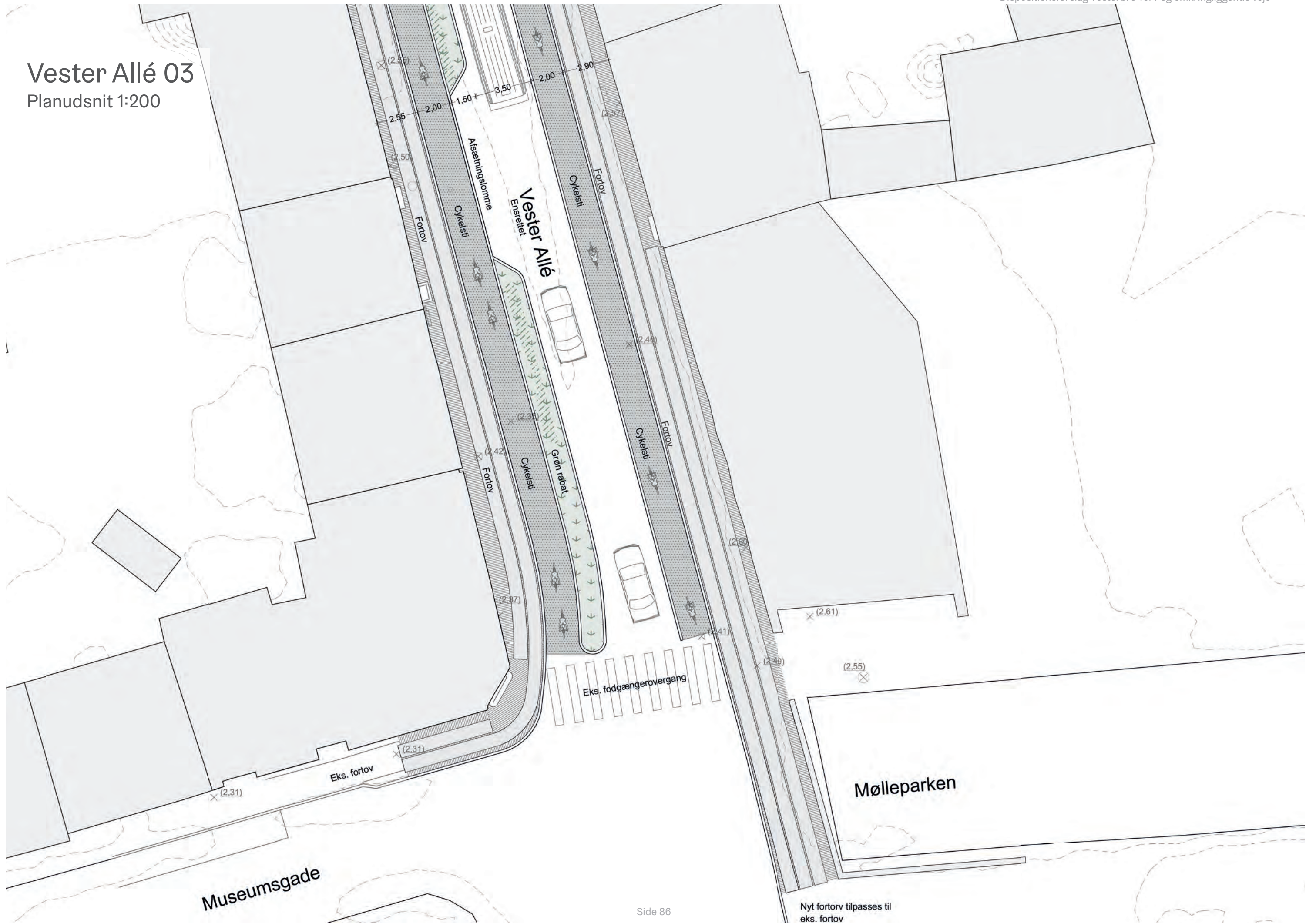
Vester Allé 02

Planudsnit 1:200



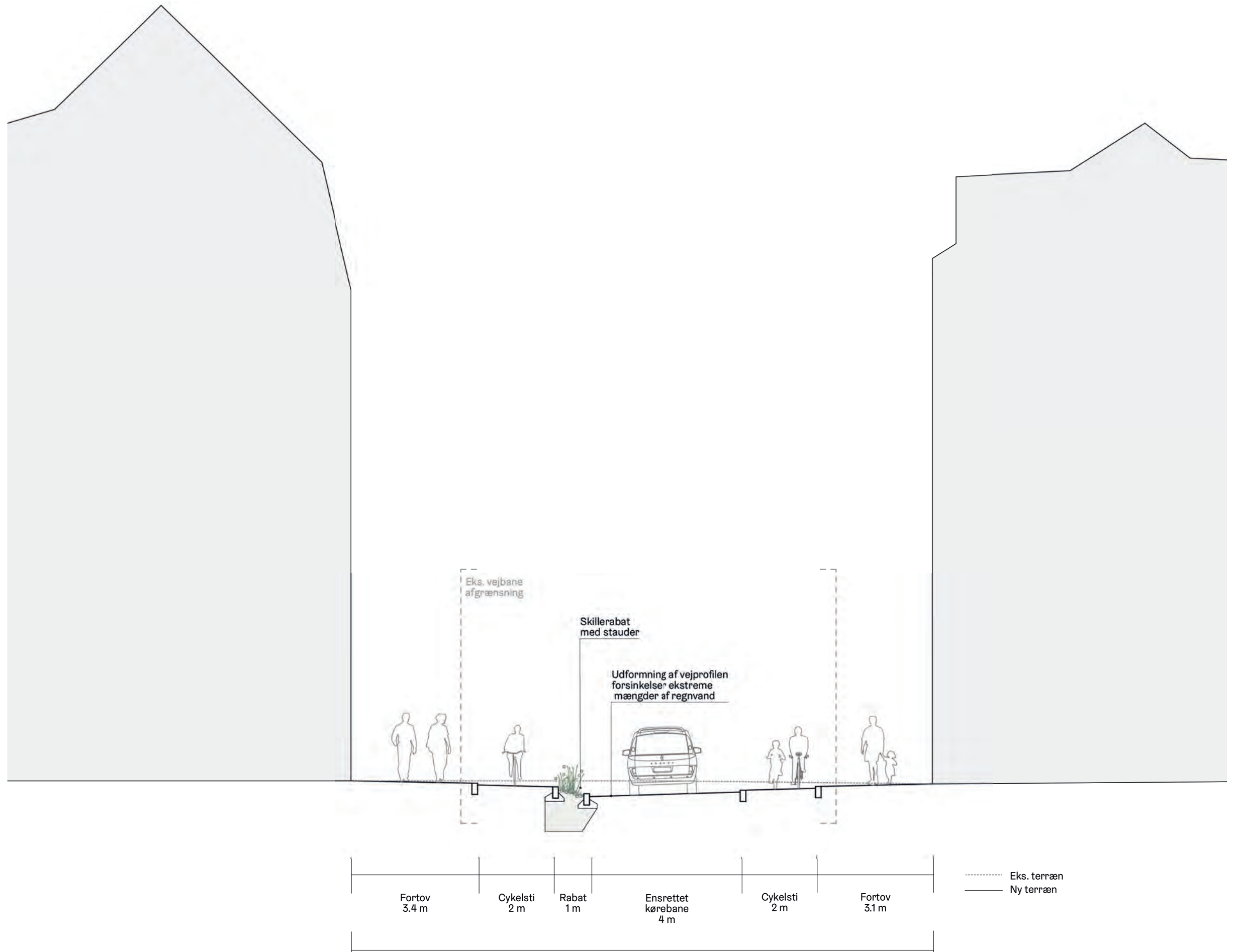
Vester Allé 03

Planudsnit 1:200



Vester Allé

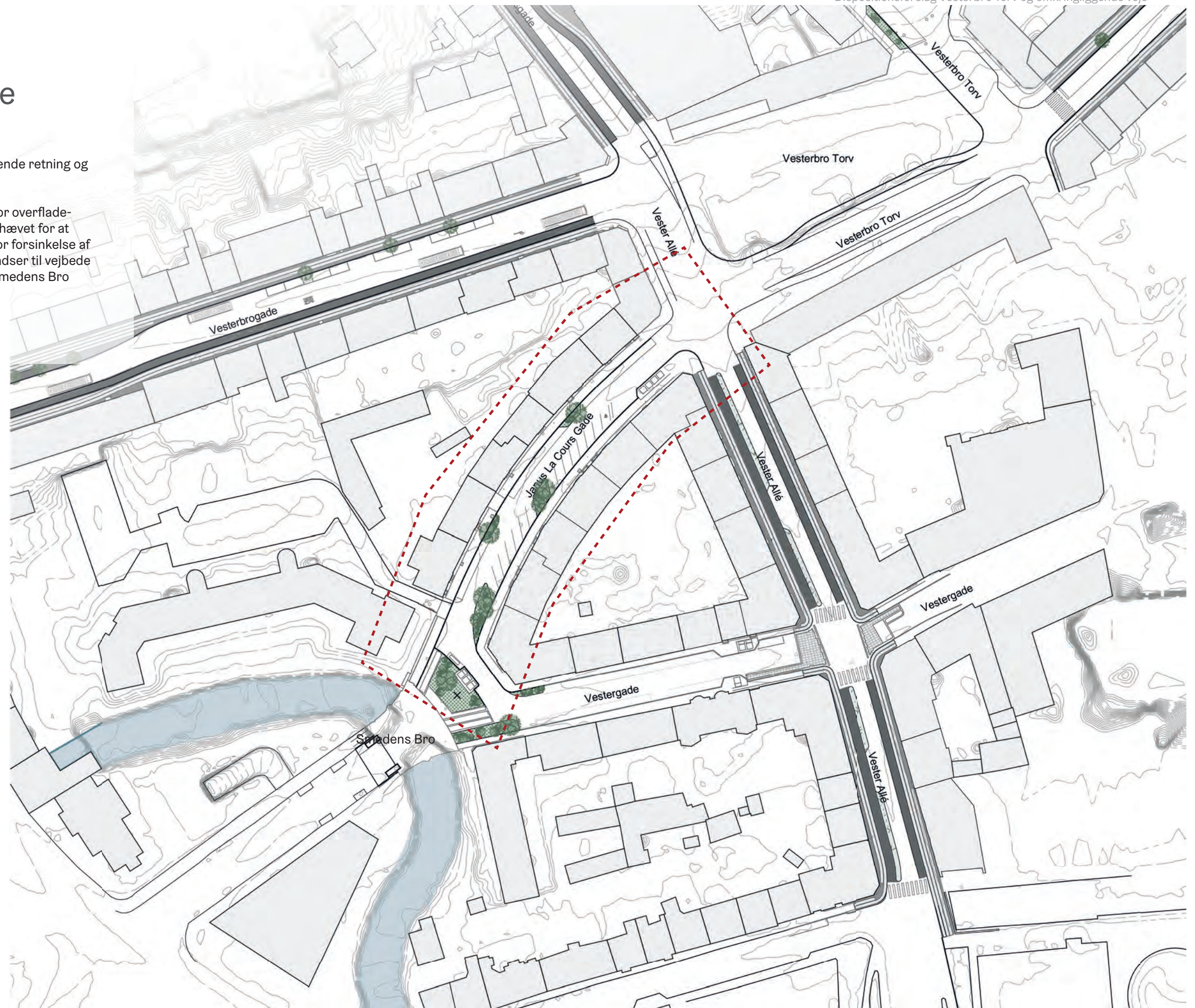
Snit 1:100



Janus La Cours Gade

Janus La Cours Gade forbliver ensrettet i vestgående retning og vejgeometrien ændres ikke.

Vejen skal fremadrettet fungere som føringsvej for overfladevand mod Aarhus Å, så kantstenslysninger bliver hævet for at sikre at vandet ikke løber i kældre og lysskater. For forsinkelse af overfladevand, omdannes udvalgte parkeringspladser til vejbede samt det grønne bed der ligger i forlængelse af Smedens Bro



Janus La Cours Gade

Oversigt delplaner



Janus La Cours Gade 01

Planudsnit 1:200



Janus La Cours Gade 02

Planudsnit 1:200



Janus La Cours Gade 03

Planudsnit 1:200



Janus La Cours Gade

Snit 1:100

