



Notat

Til Teknik- og Miljøudvalget

Øget cykelkapacitet på Torvegade, foranalyse

Teknik- og Miljøudvalget orienteres om resultaterne af den trafikale foranalyse på Torvegade. Der er på baggrund af foranalysen udarbejdet et dispositionsforslag, som forvaltningen udarbejder budgetnotat om til Budget 2022.

Baggrund

I Budget 2020 (BR 31. oktober 2019) (A, B, F, V, Ø og Å) blev der afsat 1,0 mio. kr. til en foranalyse og dispositionsforslag for øget cykelkapacitet på Torvegade. Formålet var at afklare mulighederne for at skabe bedre fremkommelighed for primært cyklister, fodgængere og busser på Torvegade under hensyn til de mange byrumsmæssige interesser.

I Budget 2021 (BR 1. oktober 2020) (A, B, C, F, O, V og Fremad) blev der yderligere afsat 0,3 mio. kr. til en foranalyse af krydset Strandgade/Torvegade. Formålet var at styrke den samlede analyse af Torvegade og optimere trafikafviklingen i krydset ved Strandgade/Torvegade.

De to budgetnotater har resulteret i én samlet foranalyse.

Torvegade i dag

Torvegade er en ca. 750 m lang central trafikåre mellem Amager og Indre By. Strækningen har fire signalregulerede kryds: Strandgade, Overgaden Oven Vande, Dronningensgade og Prinsessegade.

Tællinger fra august 2020 viser, at der i morgenspidstimen fra kl. 08.00–09.00 kører 3.000 – 3.300 cyklister, hvor hovedparten cykler fra Amager. Eftermiddagsspidstimen fra kl. 16.00–17.00 er mindre intensiv med 2.600 – 2.800 cyklister i begge retninger, hvor hovedparten kører mod Amager. Da nedlukningen i København, som følge af COVID-19, i perioden med tællingerne var begrænset, vurderes tællingerne at være retvisende.

Cykelstierne har en bredde på 1,8 til 2,6 m, hvilket er en 2-sporet cykelsti beregnet til maks. 1.500 cyklister/t. Dermed er kapaciteten overskredet væsentligt i spidstimerne på Torvegade. I Cykelstiprioriteringsplanen fremgår det, at cykelstierne på Torvegade bør etableres som 3-sporet cykelstier (2,8 til 3,5 m). Yderligere viser trafikberegninger, at

20.maj 2021

Sagsnummer
2021-0076827

Dokumentnummer
2021-0076827-1

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Cykel og Vej
Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

hverdagsdøgntrafikken for cyklister vil stige med ca. 8 % på Torvegade frem mod 2035 som et resultat af byudviklingen og den generelle vækst.

Foranalysen

Foranalysen er gennemført fra juni 2020 til marts 2021 i dialog med Christianshavns Lokaludvalg.

Ud over tællingerne nævnt ovenfor, er der sammen med lokaludvalget udført en interessentundersøgelse, som viser udfordringer med trange og utrygge forhold for lette trafikanter, som færdes på langs og på tværs af Torvegade, begrænsede krydsningsmuligheder, trange forhold ved busstoppesteder, begrænset plads til vareleverancer, manglende bylivskvaliteter og en oplevelse af gaden som en barriere mellem de forskellige delkvarterer på Christianshavn.

Løsningsforslag

Forvaltningen har på baggrund af foranalysen udarbejdet to løsningsforslag til forbedring af forholdene:

- **Løsningsforslag 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade**
I løsningsforslaget nedlægges busbanerne på hele Torvegade med undtagelse foran Christianshavns Torv. Dermed kan der etableres bredere cykelstier og fortove på strækningen.
- **Løsningsforslag 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv**
I løsningsforslaget lukkes Torvegade for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv, og eksisterende busbaner på hele strækningen omdannes til bredere cykelstier og fortove.

I begge løsningsforslag er trafikafviklingen i krydset Strandgade / Torvegade forbedret, hvilket også fremgår af bilag 4.1 og 4.2, løsningsforslag.

Den største forskel mellem løsning 1 og 2 er, at forholdene for buspassagererne er bedre i løsning 2, og at løsning 2 i høj grad nedprioriterer bilerne, jf. bilag 1. I løsning 2 vil cyklister, fodgængere og beboere opleve en mere fredelig gade, som gør det mere attraktivt at gå eller cykle langs Torvegade.

De to løsningsforslag er nærmere beskrevet i nedenstående tabel:

Tiltag	Løsning 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade (bilag 4.1)	Løsning 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv (bilag 4.2)
--------	---	--

Vejens geometri	Der bibeholdes kun busbaner på strækningen fra Overgaden Oven Vandet til Dronningensgade.	Eksisterende busbaner nedlægges på hele strækningen, hvorved busser og biler deler kørebane på strækningen indtil Christianshavns Torv, hvor Torvegade lukkes for gennemkørende biler. Ved Overgaden Oven Vandet lukkes Torvegade for gennemkørende biltrafik og kun busser, cykler og fodgængere kan passere.
Cykelstier og fortove	Fortove udvides til 3,8-4,8 meter og cykelstierne udvides til 3,5 meter. Mellem Overgaden Oven Vandet og Dronningensgade indsnævres fortovet mod Christianshavn Torv med ca. 0,5 m, mens det på modsatte side udvides med ca. 0,3 m. Cykelstierne udvides her til 2,75 m.	Fortove udvides til 3,8-4,8 meter og cykelstierne udvides til 3,5 meter. Mellem Overgaden Oven Vandet og Dronningensgade udvides fortovet på begge sider med ca. 1 m. Cykelstierne udvides her til 3,0 m.
Kollektiv trafik	Der etableres busprioritering ved Strandgade og Prinsessegade, så busserne kommer først ind på strækningen. Der flyttes et stoppested fra øst fra Strandgade til vest fra Strandgade med en ny busperron. De to perroner ved Christianshavn Torv udvides til 2 meter, hvilket er minimumsbredden på en ny busperron.	Da Torvegade lukkes for gennemkørende biler ved Christianshavns Torv, falder bilmængden med 80-90% på Torvegade, så busserne ikke bliver forsinket af den øvrige trafik. Der flyttes et stoppested fra øst for Strandgade til vest for Strandgade med en ny busperron. De to perroner ved Christianshavn Torv udvides til 3 meter.
Byrumsforbedringer	Mellem Strandgade og Overgaden Oven Vandet etableres flexzoner mellem kørebanen og cykelstien til varelevering, cykelparkering, korttidsparkering eller beplantning.	Ved Christianshavn Torv øges fortovsbredden og busperronerne, hvilket frigør plads på Christianshavn Torv, så det i højere grad kan benyttes til ophold. Mellem Strandgade og Overgaden Oven Vandet etableres flexzoner mellem kørebanen og cykelstien til varelevering, cykelparkering, korttidsparkering eller beplantning.
Trafikafviklingen	Bilister vil opleve en mindre forringet fremkommelighed, da busserne bliver prioriteret på strækningen. Vurderingen er dog, at forringelsen er så lille, at det ikke vil føre til, at bilister skifter transportmiddel eller rute.	Da Torvegade lukkes for gennemkørende trafik, med undtagelse af busser, skal bilisterne finde en alternativ rute. Det vil føre til en øget belastning på det omkringliggende vejnet, bl.a. på H.C. Andersens Boulevard, hvor det kan skabe kapacitetsproblemer. Løsningen vil dog medføre, at dele af Indre By kommer til at opleve mindre trafik.
Bil- og cykelparkering	Der kan etableres ca. 110 ekstra cykelparkeringspladser, hvilket komplementerer initiativ 2 i "TM23e Cykelparkering, flere bydele". Både	Der kan etableres ca. 110 ekstra cykelparkeringspladser, hvilket komplementerer initiativ 2 i "TM23e Cykelparkering, flere bydele". Både

	<p>Løsning 1 og løsningen i TM23e indeholder bl.a. cykelparkering i Overgaden Neden Vandet og Overgaden Oven Vandet.</p> <p>Der nedlægges 17 bilparkeringspladser i sidegaderne i grøn parkeringszone.</p>	<p>Løsning 2 og løsningen i TM23e foreslår bl.a. cykelparkering i Overgaden Neden Vandet og Overgaden Oven Vandet.</p> <p>Der nedlægges 28 bilparkeringspladser i sidegaderne i grøn parkeringszone. Det højere antal nedlæggelser skyldes, at ensretninger og svingbevægelser til og fra sidegaderne skal ændres for at sikre, at alle beboerne kan komme til og fra deres hjem i bil, hvis Torvegade lukkes for gennemkørende biler.</p>
--	--	--

De to løsningsforslag er vurderet ud fra en række parametre; konsekvenser for cykler, fodgængere, biler og busser, konsekvenser for støj- og luftforurening, konsekvenser for varelevering, potentialet for byrumsforbedringer og konsekvenser for bilparkering. Disse konsekvenser er beskrevet nærmere og illustreret i bilag 1.

Der fældes ingen træer i løsning 1 eller 2. I begge løsninger er der potentiale for at plante nye træer ved Stadsgraven. Dette skal dog afklares nærmere, da Stadsgraven er fredet fortidsminde, og en del af Torvegade er omfattet af fortidsmindebeskyttelseslinjen, hvor der ikke kan plantes træer uden dispensation fra Kulturstyrelsen.

Økonomi

Begge løsningsforslag er anslået til at koste ca. 40 mio. kr. i anlægsomkostninger. Hertil skal der forventes interne udgifter og ekstern projektering. Ved løsning 2 skal der, før løsningen i Torvegade kan anlægges, udarbejdes en række yderligere analyser af det omkringliggende vejnet for at kortlægge konsekvenserne. Dette vil blive beskrevet nærmere i budgetnotatet.

Sammenspillet med kommunens politikker og strategier

Både løsning 1 og 2 vil bidrage til at realisere nogle af de målsætninger, der bl.a. er i Kommuneplan 2019, Cykelstiprioriteringsplanen, KBH 2025 Klimaplan, Handlingsplan for Grøn Mobilitet og Københavns Cykelstrategi 2011-2025. Disse planer og strategier peger samstemmigt på, at de grønne mobilitetsformer skal fremmes, og at biler skal nedprioriteres for at reducere CO₂ udledningen.

Torvegade kan omdannes til en nul-emissionsgade, hvilket vil kunne tilpasses i løsning 2, så det kun er fossilfri biler og busser, der kan benytte Torvegade mellem Indre By og Amager. Dette vurderes at sænke trafikmængden så markant, at busser og biler uden problemer kan dele

kørespor. Dermed kan eksisterende busbaner nedlægges og give plads til bredere fortove og cykelstier.

Supplerende analyser

Før løsning 2 kan realiseres, skal der foretages supplerende analyser af det omkringliggende vejnet. De indledende trafikberegninger viser, at trafikken på Torvegade overflyttes til bl.a. H.C. Andersens Boulevard og Langebro, som allerede i dag er meget belastet, mens områder i Indre By vil opleve mindre trafik.

De supplerende analyser udføres for at kortlægge konsekvenserne for det omkringliggende vejnet, så eventuelle nødvendige tiltag kan etableres, inden Torvegade lukkes for gennemkørende trafik. Midler til disse analyser vil indgå i budgetnotatet til Budget 2022.

Høring af de to løsningsforslag

Christianshavn Lokaludvalg er glade for, at man fra politisk side har valgt at tage fat på en forandring af Torvegade. Lokaludvalget mener, at især løsning 2 vil styrke hverdagslivet på Christianshavn.

Trafikselskabet Movia anbefaler at arbejde videre med en ny tredje løsning, hvor busbanerne opretholdes på hele strækningen. Dette er dog ikke muligt, hvis fortove og cykelstier skal udvides på Torvegade. Hvis Movia skal pege på en af de to løsninger, peger de på løsning 2.

Politiet udtaler, at de umiddelbart ikke kan give et forhåndssamtykke til løsning 2, som medfører lukning for gennemkørende biler på Torvegade, da dette kan give fremkommelighedsproblemer andre steder i byen. Disse fremkommelighedsproblemer skal behandles i næste fase for at finde afbødende tiltag.

Politiet er ikke afvisende overfor løsning 1. Politiet inddrages i udviklingen af den løsning, der vælges.

Videre proces

Forvaltningen udarbejder budgetnotat på de to løsninger til forhandlingerne om Budget 2022. Budgetnotatet vil som følge af beslutningen i Budget 2021 også indeholde et løsningsforslag, som udelukkende er for krydset Strandgade/Torvegade.

Lone Byskov
Vicedirektør



Bilag 1

Konsekvensanalyse af de to løsningsforslag

20. april 2021

Tabel 1 viser de afledte konsekvenser af de to løsningsforslag. Den efterfølgende tekst beskriver, hvorfor hver enkelt parameter i foranalysen er vurderet, som den er.

Sagsnummer
2021-0076827

Dokumentnummer
2021-0076827-1

Tabel 1 Konsekvensanalyse

		Løsning 1 - Bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade					Løsning 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv								
		---	--	-	0	+	++	+++	---	--	-	0	+	++	+++
Fodgænger	Kapacitet og fremkommelighed						x								x
	Muligheder for krydsning af Torvegade					x								x	
	Trafikal tryghed						x								x
	Trafiksikkerhed					x							x		
Cyklist	Kapacitet og fremkommelighed							x							x
	Trafikal tryghed				x								x		
	Trafiksikkerhed						x						x		
Kollektiv	Kapacitet og fremkommelighed				x								x		
	Forhold for passagerer					x								x	
Biler	Kapacitet og fremkommelighed			x					x						
	Trafiksikkerhed					x								x	
Øvrige forhold	Luft og støjforurening				x										x
	Varelevering				x								x		
	Mulighed for byrumsforbedringer						x							x	

Løsning 1 - bedre forhold for de lette trafikanter, Torvegade som strøggade

Konsekvenser for cyklister og fodgængere

Cyklister og fodgængere opnår en markant forbedret fremkommelighed. Cykeltrafikken kan i løsningen afvikles i tre spor, hvilket øger kapaciteten og giver større mulighed for, at den enkelte cyklist kan vælge frirejsehastighed. Bredere fortove gør det også væsentlig lettere for fodgængere at bevæge sig langs Torvegade, da modgående, udstyr og parkerede cykler i mindre omfang vil spærre for fri passage. Bredere fortove og cykelstier vil også føre til færre konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Mobilitet, Klimatilpasning og
Byvedligehold
Cykel og Vej
Islands Brygge 37
Postboks 339
2300 København S

EAN-nummer
5798009809452

Den oplevede tryghed for cyklister er vurderet neutral i forhold til den nuværende situation. Dette skyldes, at bredere cykelstier og større afstand til kørende trafik vil forbedre trygheden. Omvendt vil brugen af afkortede cykelstier i udvalgte kryds reducere cyklisternes tryghed.

Trafiksikkerheden for cyklister vil blive forbedret markant, da andelen af højresvingmuligheder fra Torvegade og ind i sidegaderne reduceres, hvormed risikoen for højresvinguheld tilsvarende reduceres. Ligeledes vurderes det, at det bredere fortovsareal vil reducere konflikter og potentielle uheld mellem gående og cyklende færdsel.

Krydsningsmuligheder på Torvegade vil blive bedre for fodgængere, idet krydsningsbredden generelt bliver mindre i de signalregulerede overgange. Samtidigt vil det være nemmere at krydse ureguleret på strækningen mellem Strandgade og Overgaden Neden Vandet, da vejbredden bliver mindre.

Konsekvenser for bustrafikken

Fremkommeligheden for busserne vurderes at være på niveau med dagens løsning. Nedlæggelse af busbaner er en forringelse i forhold til i dag. Dette opvejes ved at etablere signalreguleringstiltag som sikre busprioritering før øvrige køretøjer ved henholdsvis Strandgade og ved det eksisterende *gating signal* ved Prinsessegade. Det vurderes ligeledes, at indkobling af højresvingsspil i krydset ved Prinsessegade vil sikre en væsentlig forbedring af bussernes fremkommelighed i forhold til dagens situation.

Forholdene for buspassagerer forbedres, da busperronerne ved Christianshavn Torv bliver udvidet. Ligeledes flyttes stoppestedet nord for Strandgade, hvor der etableres en ny busperron. Dette afhjælper konflikter mellem buspassagerer og cyklister.

Konsekvenser for biltrafikken

Fremkommeligheden for den gennemkørende biltrafik vurderes reduceret en anelse, idet bustrafikken skal prioriteres ind på Torvegade. Dette vil reducere den samlede kapacitet i krydsene. Dermed må der forventes forøget trængsel på veje op til strækningen, hvilket vil sige på Knippelsbro samt fra Christmas Møllers Plads. Dog vil forsinkelsen ikke være i en størrelse, som flytter trafikken til andre transportmidler eller ruter.

Det vurderes ikke, at ombygningen vil medføre markante ændringer i uheldsbilledet mellem køretøjer, men der forventes en reduktion i antallet af uheld mellem køretøjer og cyklister, idet antallet af svingmuligheder for biler på Torvegade reduceres.

Konsekvenser for støj og luftforurening:

Forslaget bidrager ikke til en forbedring af de lokale støj- og luftforureningsforhold, idet der ikke sker markante ændringer i det trafikale billede på strækningen.

Konsekvenser for varelevering:

I dag foregår varelevering primært fra busbanerne (ulovligt), og forslaget har anvist en lovliggørelse af dette i sidegaderne. Det er vanskeligt

at vurdere, om dette af leverandørerne vil blive opfattet som en forbedring. Samtidigt kan dette føre til en mindre stigning af varekørsel i sidegaderne. Ligeledes kan der være en risiko for at de bredere cykelstier anvendes til varelevering.

Potentiale for byrumsforbedringer:

Der vurderes et godt potentiale for at forbedre byrumskvaliteterne i dette forslag. En konkretisering af dette vil ske i næste fase.

Løsning 2 - Fredeliggørelse af Torvegade, bilfrit torv

Konsekvenser for cyklister og fodgængere

Cyklister og fodgængere opnår en markant forbedret fremkommelighed. Cykeltrafikken kan afvikles i tre spor, hvilket giver større mulighed for at den enkelte cyklist kan vælge fri rejsehastighed. Bredere fortove gør det også væsentlig lettere at bevæge sig langs Torvegade, da modgående, udstyr og parkerede cykler i mindre omfang vil spærre for fri passage. Dette vil også føre til færre konflikter mellem fodgængere og cyklister.

Den forøgede fortovsbredde vil sikre markant større afstand til cyklister og vil gøre det mere trygt at færdes på langs ad Torvegade. Biltrafikken reduceres markant, hvilket tillige vurderes at bidrage til en generel forbedring af den trafikale tryghed for fodgængere og cyklister.

Krydsning af Torvegade vil blive væsentligt forbedret, idet krydsningsbredden generelt bliver mindre i de signalregulerede overgange. Samtidigt vil det være let at krydse ureguleret på strækningen mellem Strandgade og Overgaden Neden Vandet og omkring Christianshavn Torv, idet biltrafikken reduceres markant på disse strækninger.

Ift. løsning 1 er den største forskel omkring Christianshavn Torv, hvor der kan etableres bredde fortove og cykelstier, da busbanerne her også bliver nedlagt.

Konsekvenser for bustrafikken

Da biltrafikken reduceres markant, og da der indkobles højresvingspil for busser fra Prinsessegade, vurderes det, at bussernes fremkommelighed forbedres i forhold til dagens situation.

Det vurderes, at ventefaciliteter kan rykkes ud på perroner med en bredde på 3 m, hvormed ventende passagerer i større omfang vil opholde sig på perroner ved Christianshavn Torv. Ligeledes flyttes stoppestedet nord for Strandgade, hvor der etableres en ny perron. Det vurderes, at begge forhold vil medføre færre konflikter mellem buspassagerer og cyklister.

Konsekvenser for biltrafikken

Fremkommeligheden for den gennemkørende biltrafik forringes markant, idet Torvegade lukkes for gennemkørende biltrafik ved Christianshavn Torv. Dette kan tillige føre, at fremkommeligheden reduceres på de strækninger trafikken, hvor overflyttes til. Konsekvenserne af overflytningen belyses i næste fase af projektet.

Konsekvenser for støj og luftforurening:

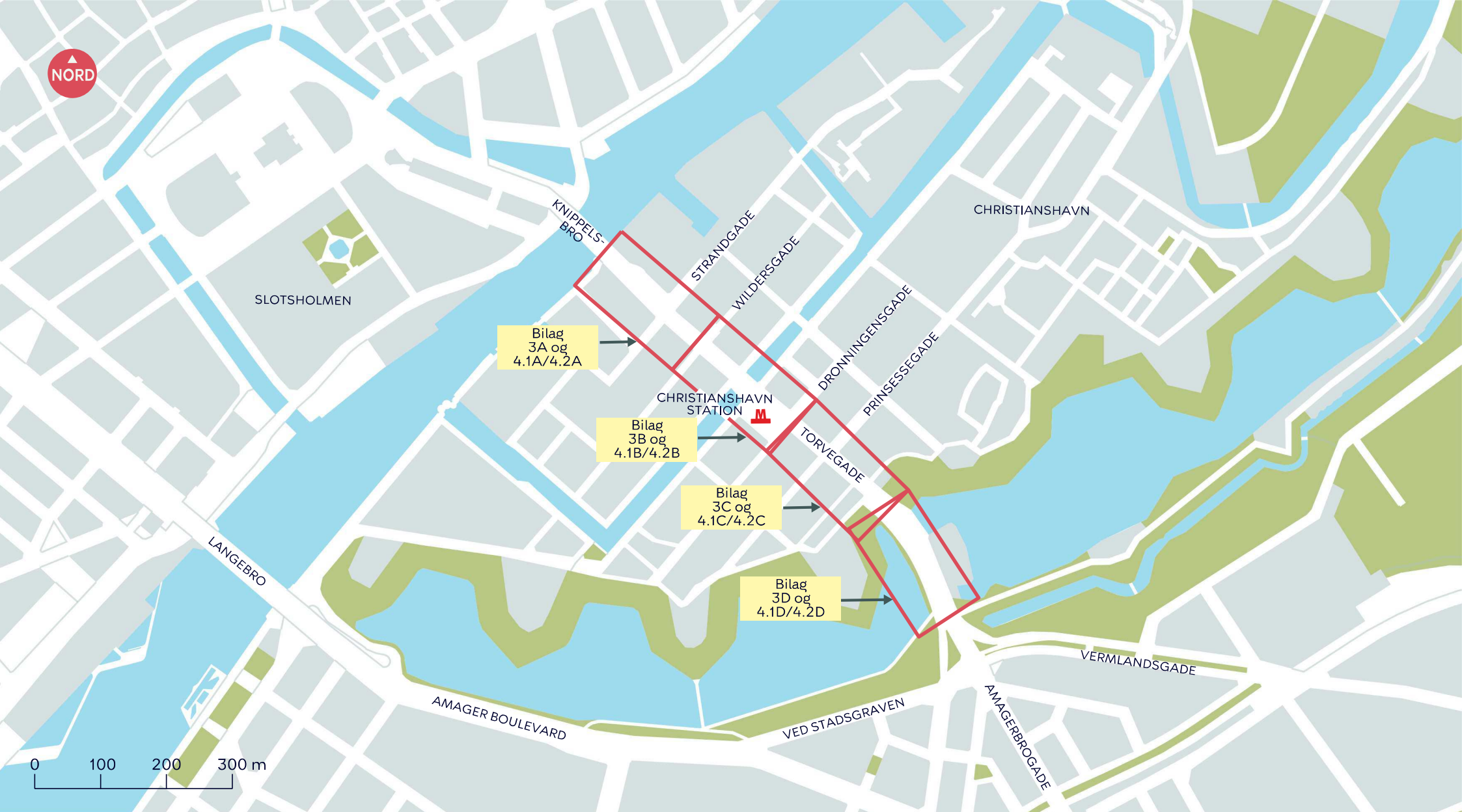
Forslaget bidrager til en markant forbedring af de lokale støj- og luftforureningsforhold, idet der sker en markant ændring i det trafikale billede på strækningen.

Konsekvenser for varelevering:

I dag foregår varelevering primært fra busbanerne (ulovligt), og forslaget har anvist en lovliggørelse af dette i sidegaderne. Det er vanskeligt at vurdere, om dette af leverandørerne vil blive opfattet som en forbedring. Det vil være muligt stadig at levere fra kørebanen, da den øvrige trafik kan køre uden om, idet den er markant reduceret. Samlet vurderes det som en forbedring i forhold til dagens situation.

Konsekvenser for byrumsforbedringer:

Der vurderes et markant potentiale for at forbedre byrumskvaliteterne i dette forslag, specielt omkring Christianshavn Torv. En konkretisering af dette vil ske i næste fase.

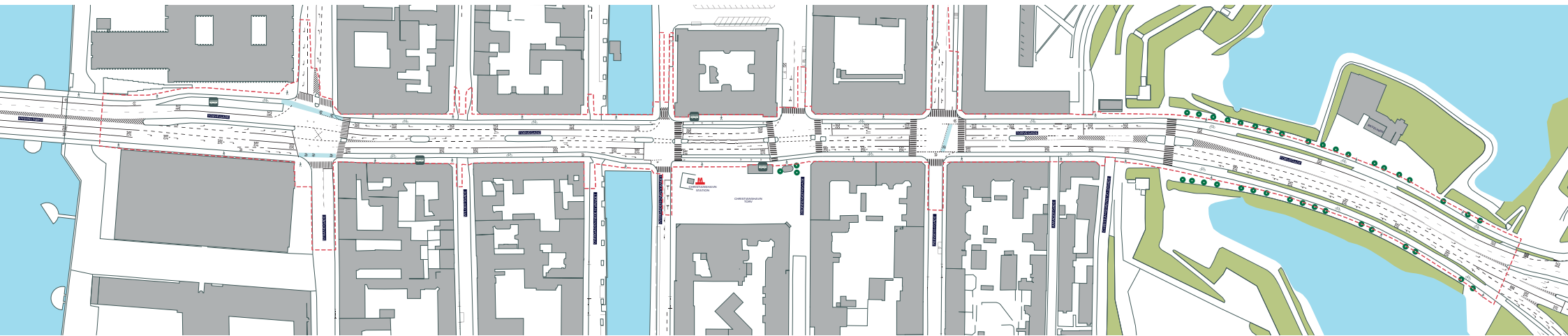





TORVEGADE FORANALYSE

Indre By
Oversigtskort

BILAG 2

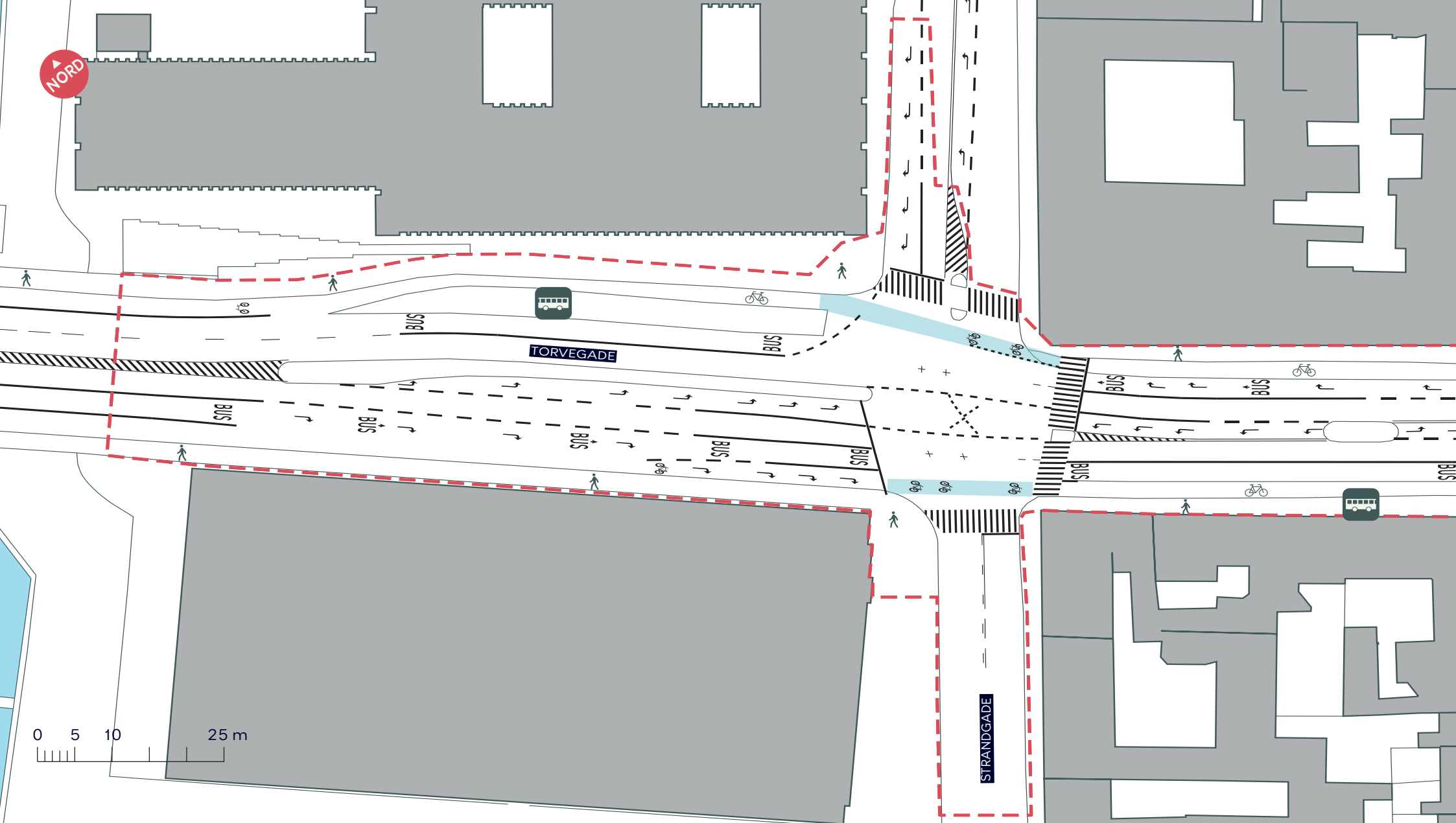




-  Anlægsområde
-  Eksist. træ (39 stk)
-  Busstoppested

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
Eksisterende forhold
BILAG 3 SAMLET

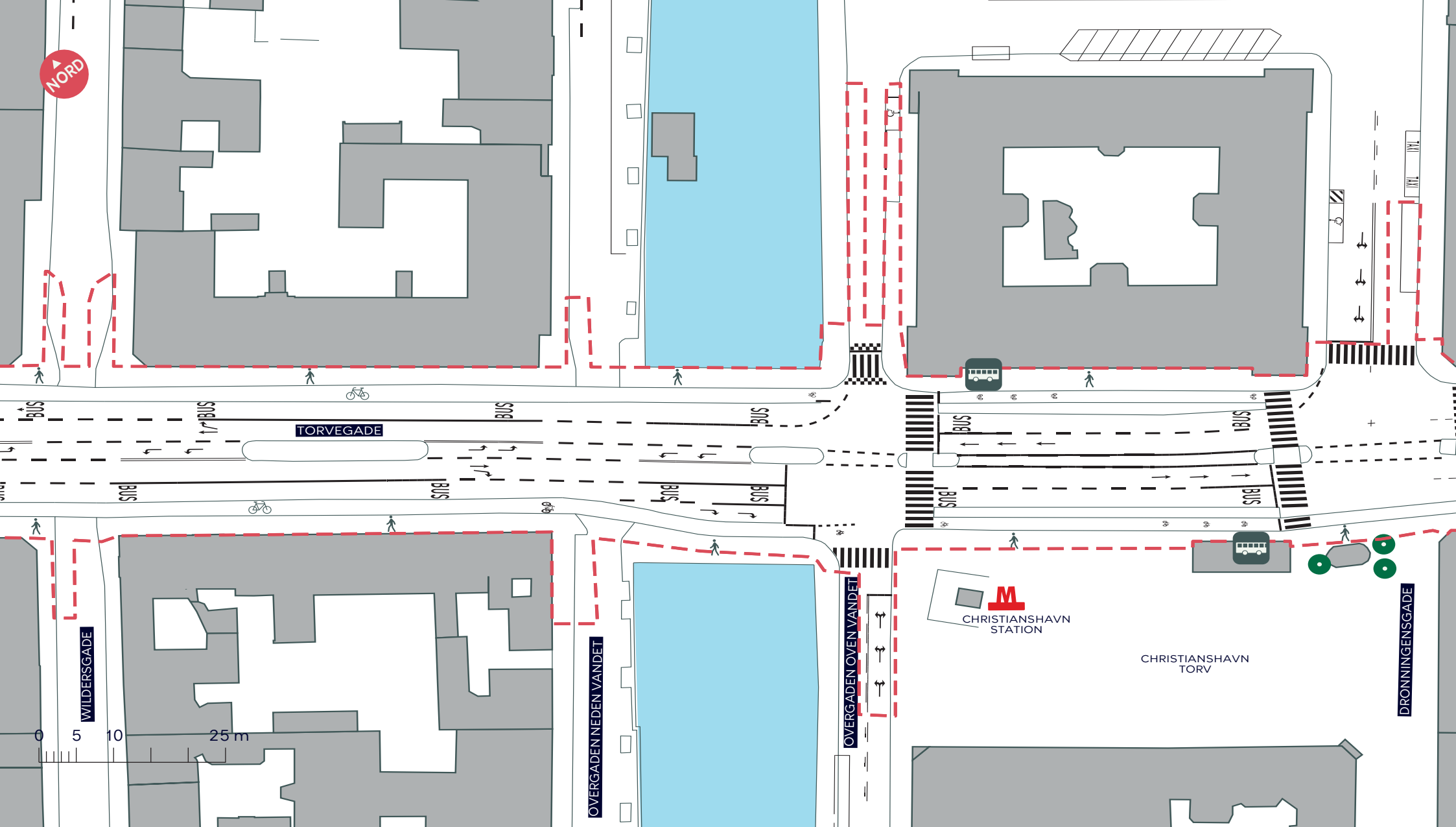




- - - Anlægsområde
-  Busstoppested

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Eksisterende forhold
BILAG 3A

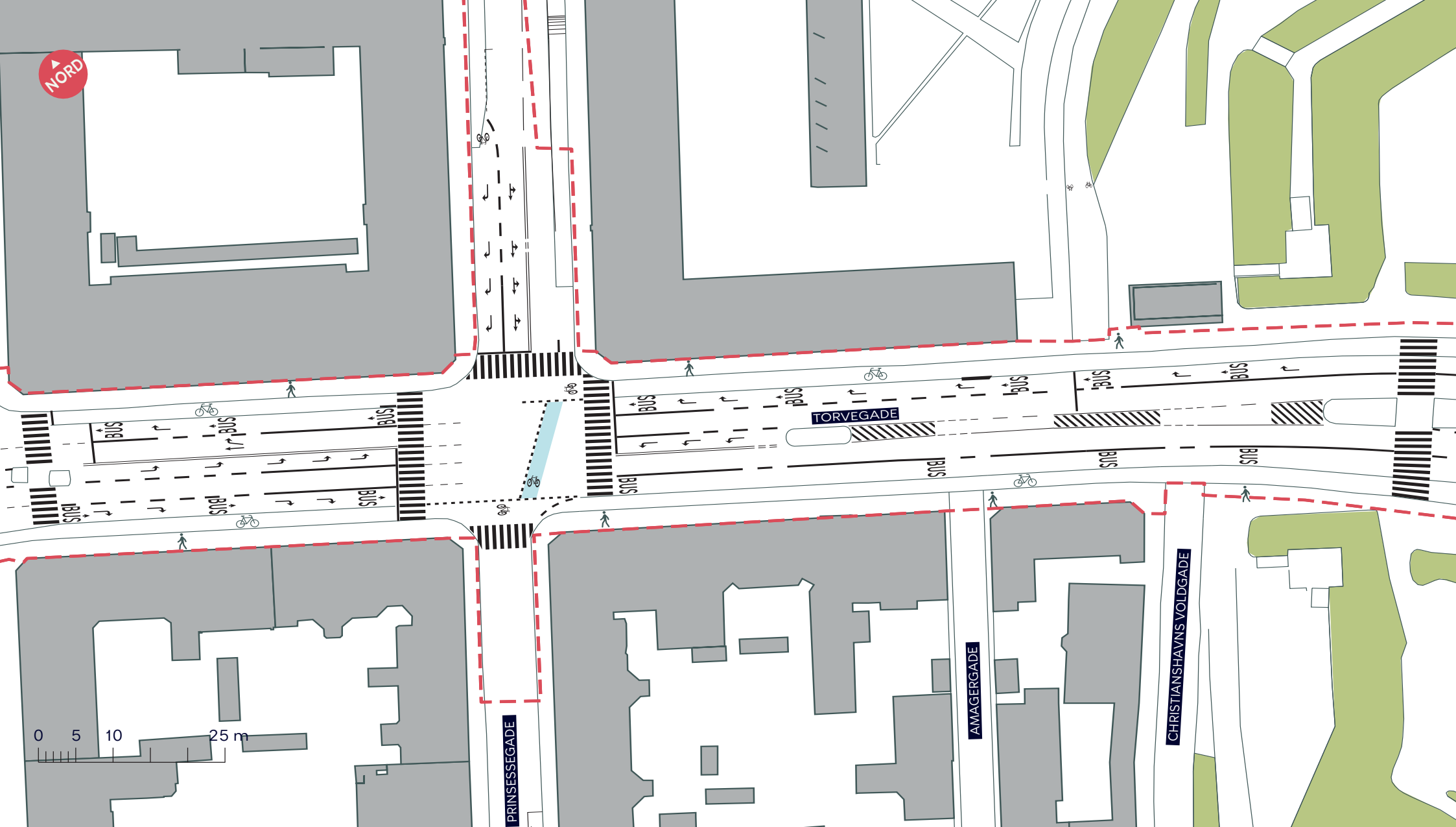




- - - Anlægsområde
- Eksist. træ (3 stk)
- Busstoppested

TORVEGADE FORANALYSE
 Indre By
 Eksisterende forhold
BILAG 3B





--- Anlægsområde

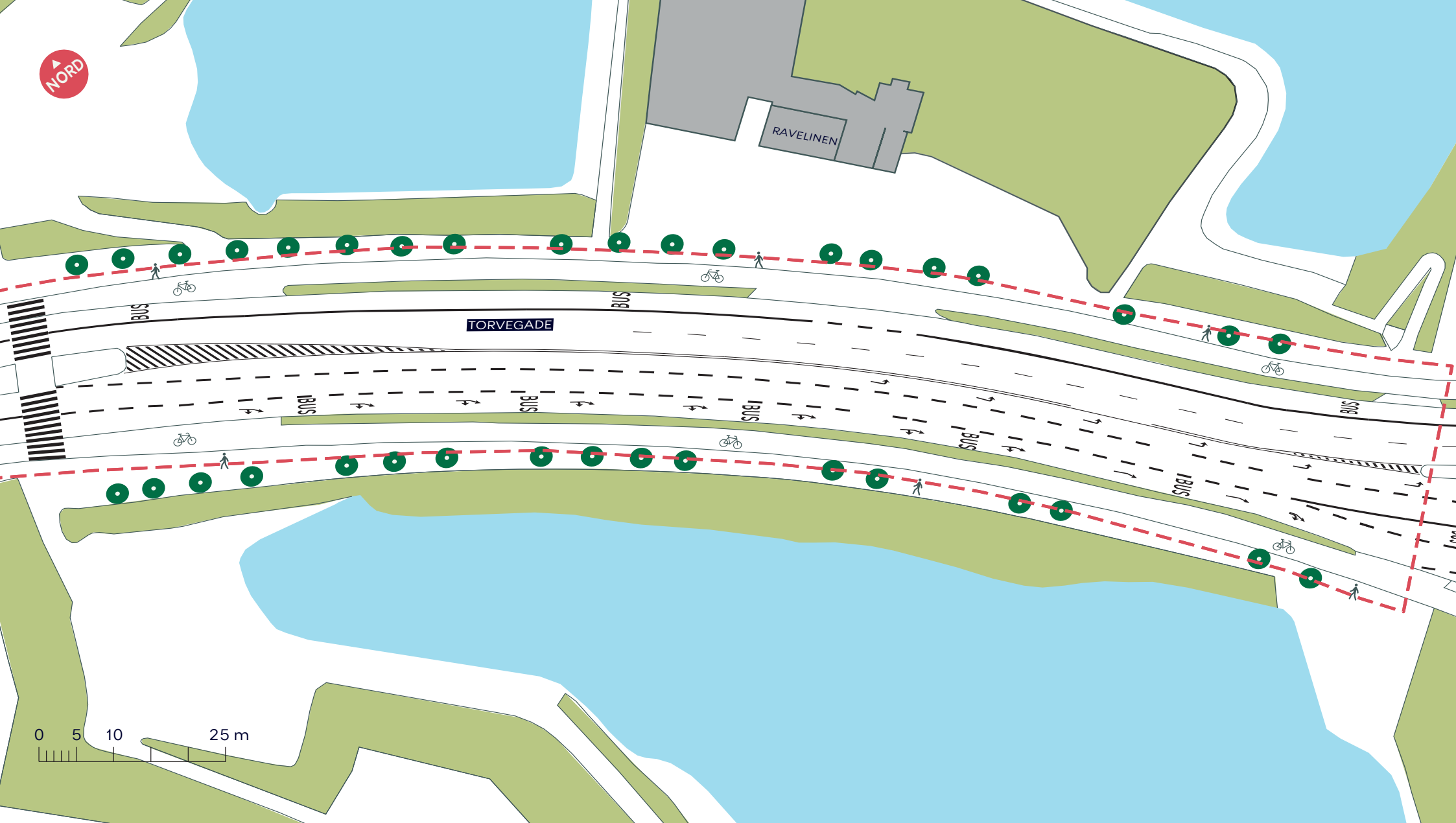
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Eksisterende forhold

BILAG 3C

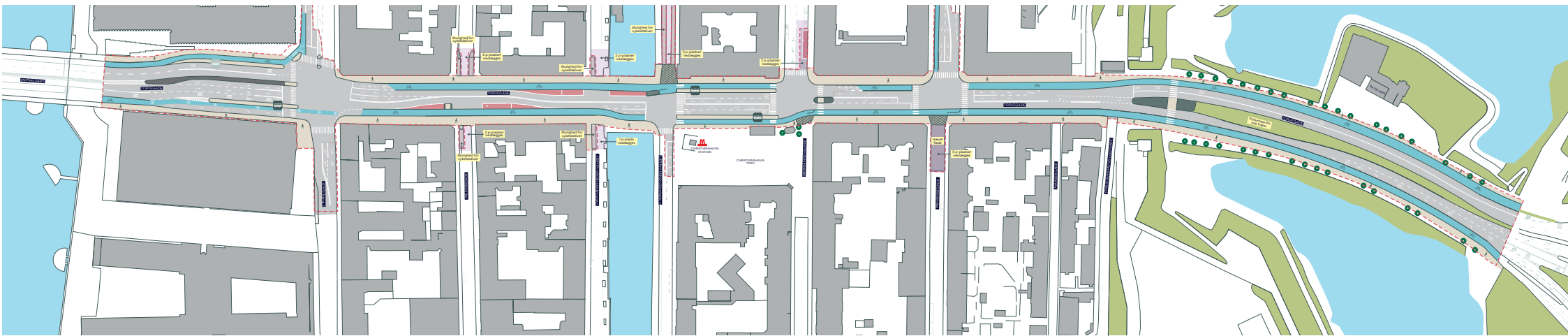




- - - Anlægsområde
- Eksist. træ (36 stk)

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Eksisterende forhold
BILAG 3D





--- Anlægsområde

Flexområde/afsætningsplads

● Eksist. træ

Overkørsel

● Eksist. / nyt busstoppested

Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. I alt nedlægges 17 pladser

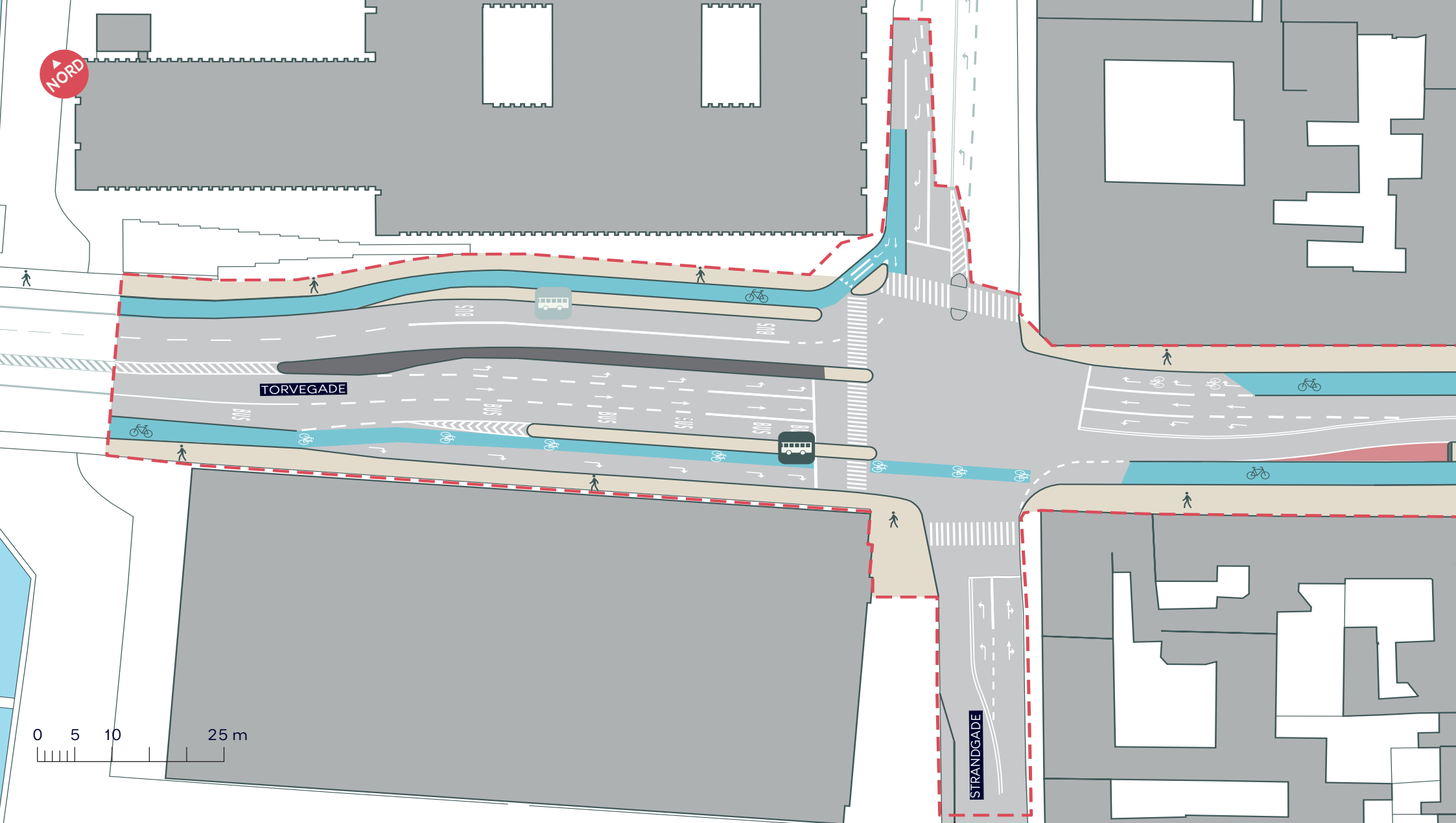
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 4.1 SAMLET





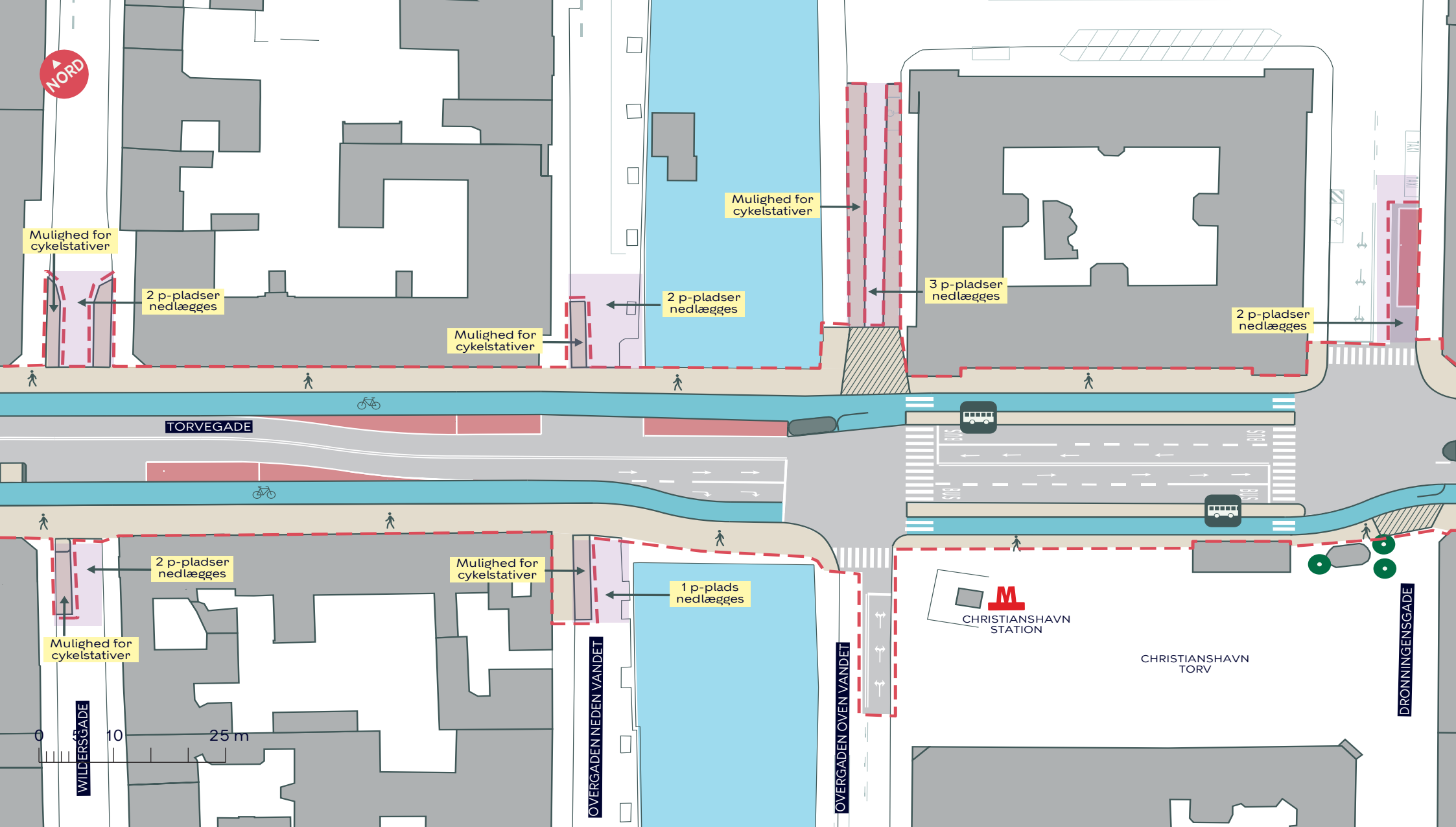
TORVEGADE




STRANDGADE




- - - Anlægsområde
- Eksist. / nyt busstoppested
- Flexområde/afsætningsplads

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Projektforslag - Løsning 1
BILAG 4.1A





-  Anlægsområde
-  Eksist. træ
-  Nyt busstoppested

-  Flexområde/afsætningsplads
-  Overkørsel
-  Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 12 pladser nedlægges.

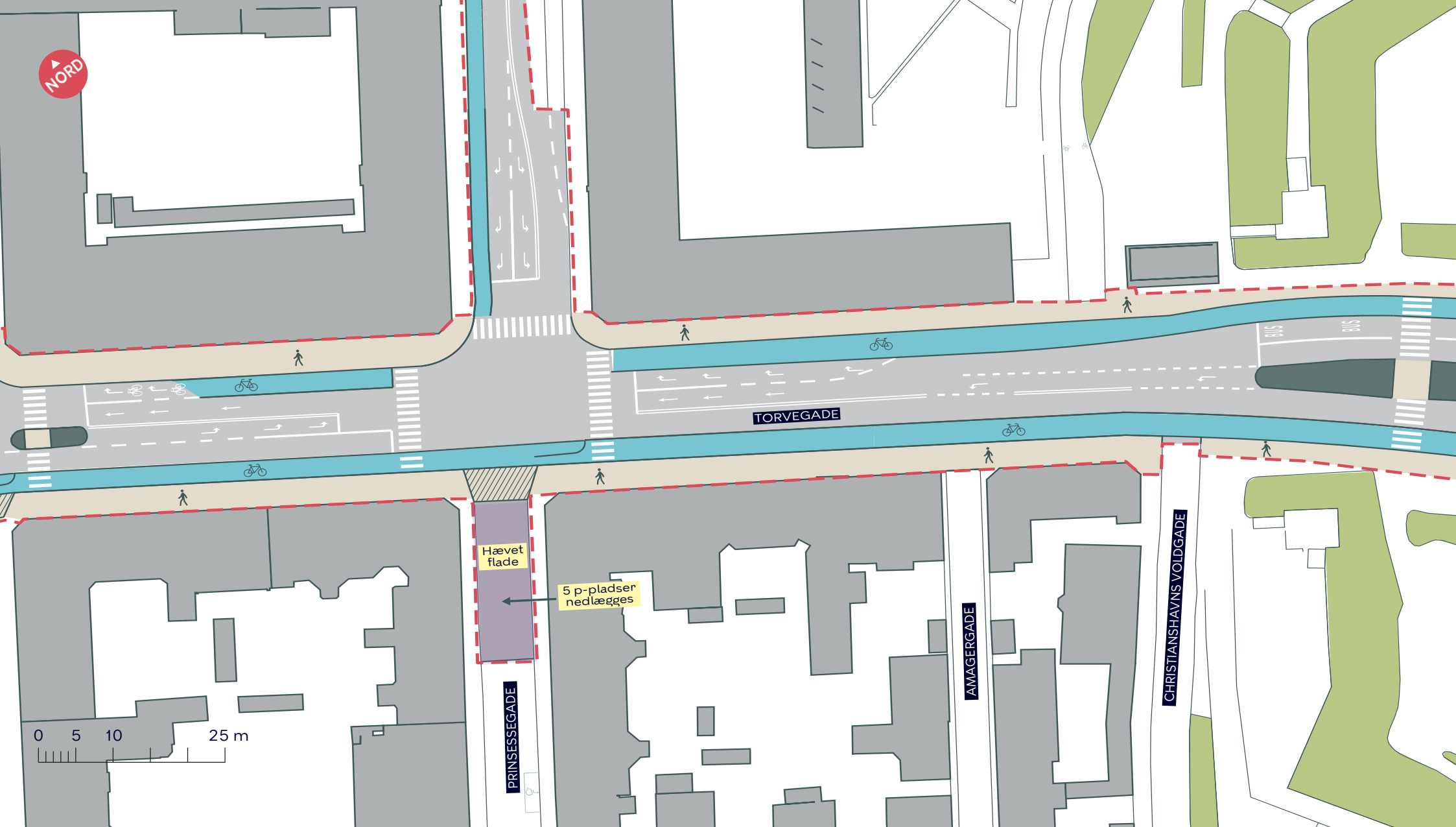
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 4.1B





- Anlægsområde
- Overkørsel
- Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 5 pladser nedlægges.

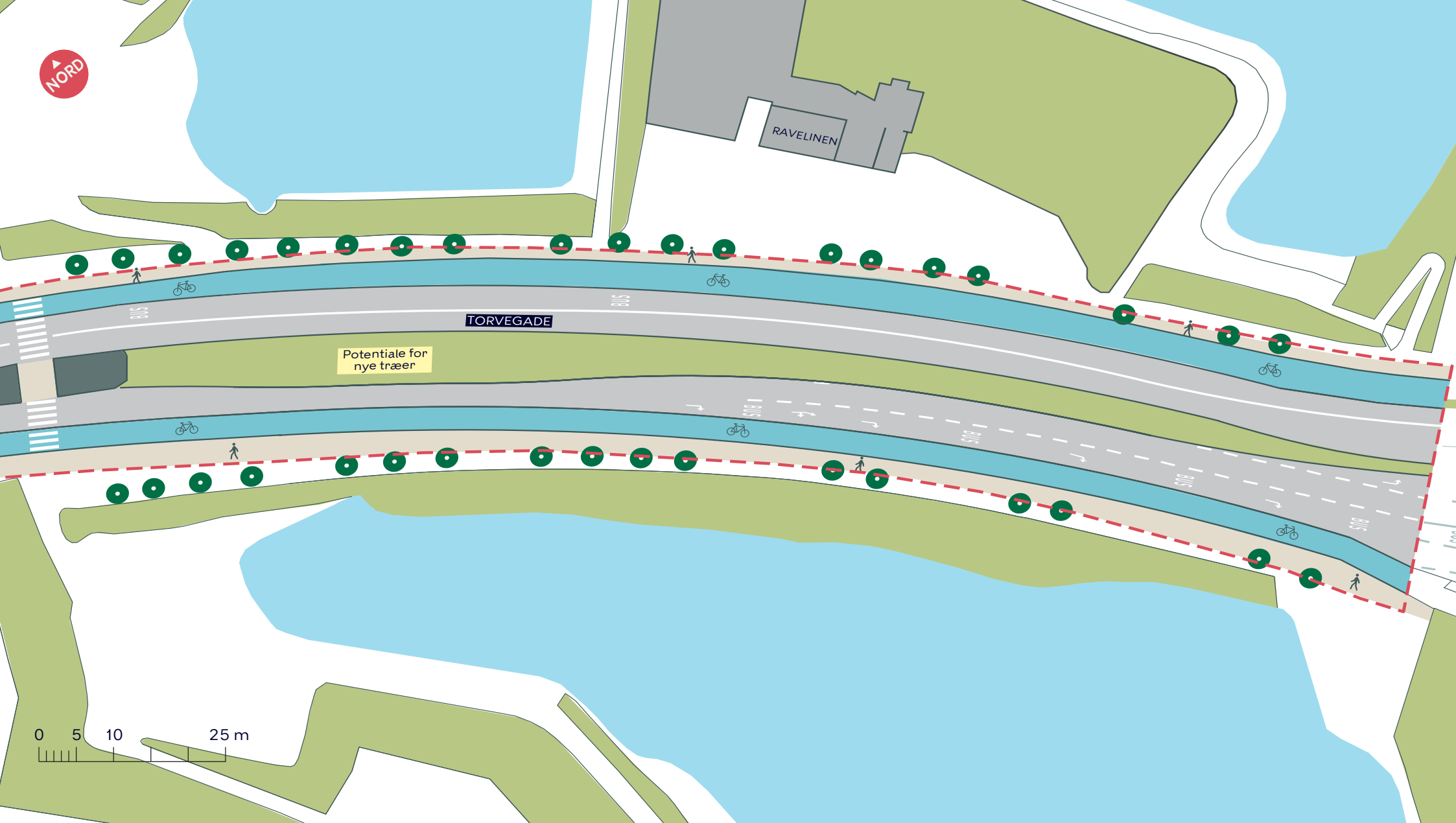
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 1

BILAG 4.1C

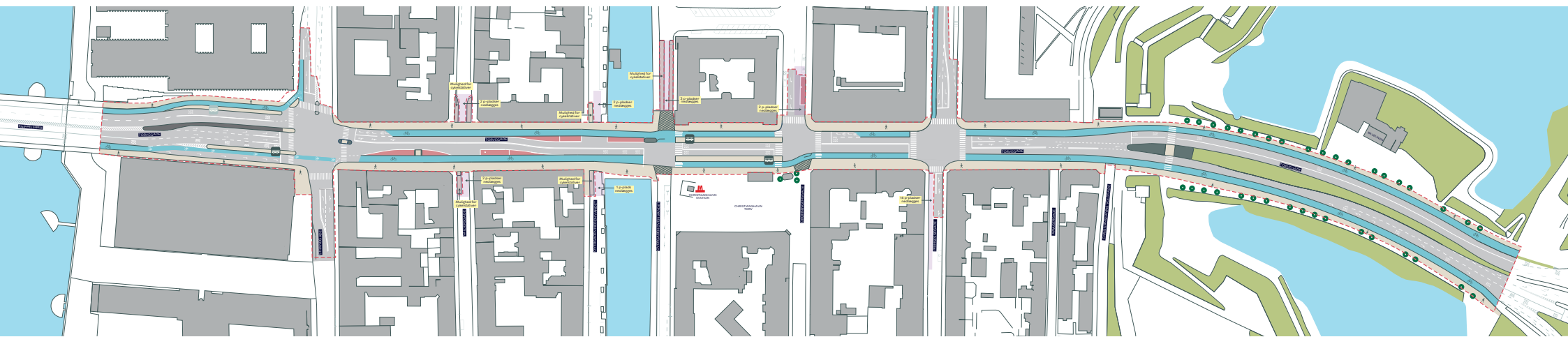




- - - Anlægsområde
- Eksist. træ

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Projektforslag - Løsning 1
BILAG 4.1D






--- Anlægsområde

● Eksist. træ

  Eksist. / nyt busstoppested

 Flexområde/afsætningsplads

 Overkørsel

 Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. Ialt nedlægges 28 pladser

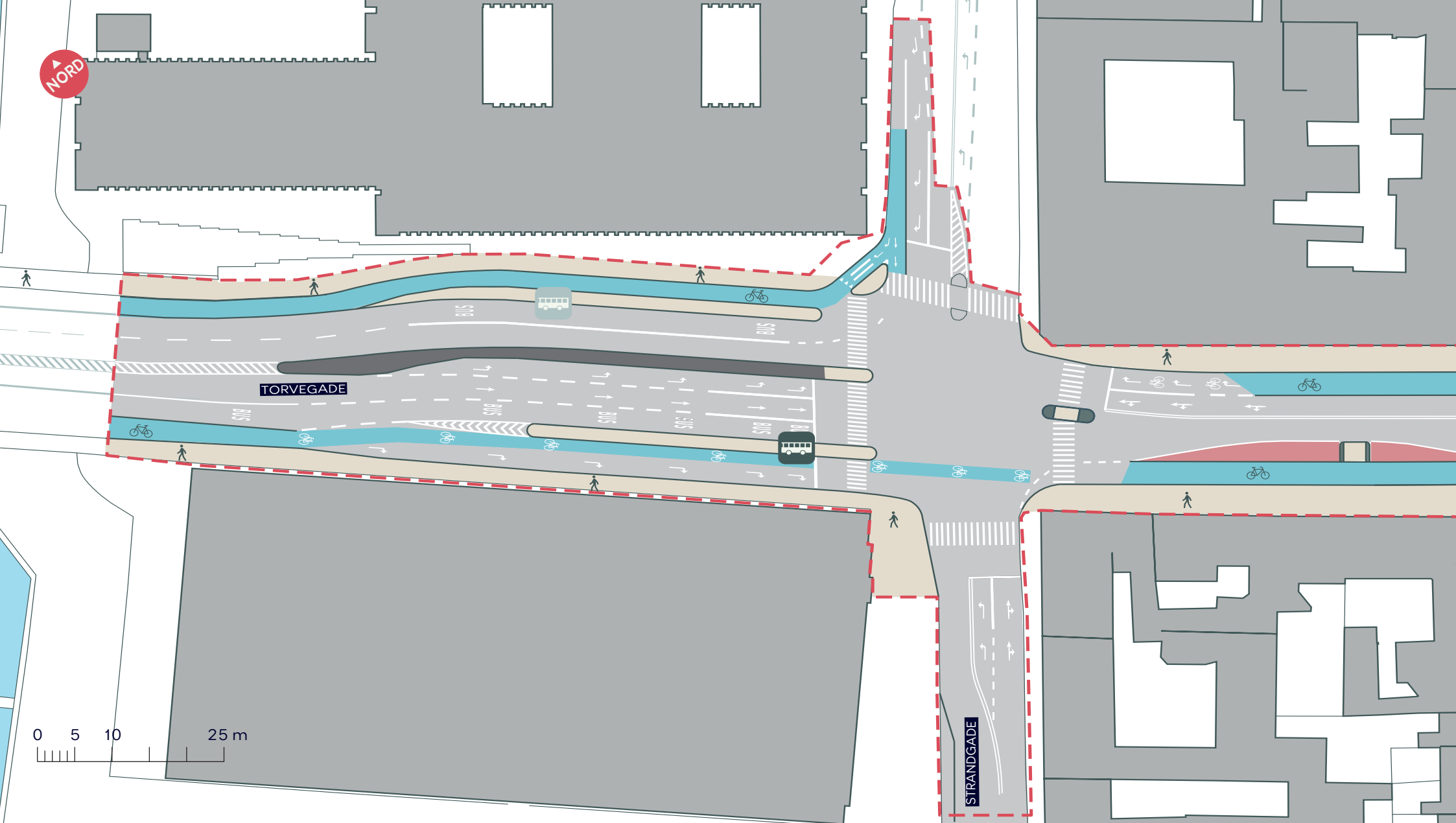
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 2

BILAG 4.2 SAMLET

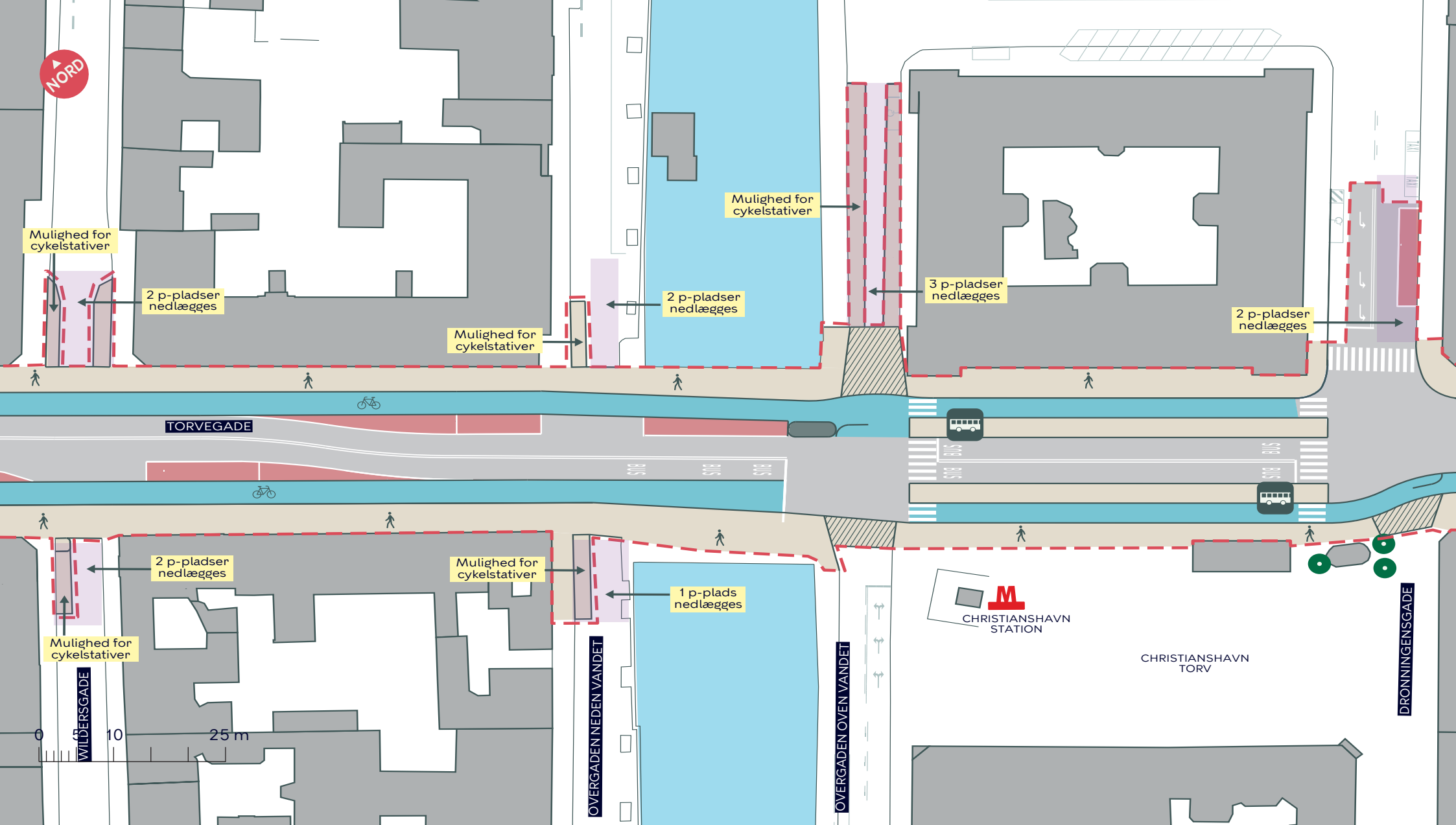




- Anlægsområde
- Eksist. / nyt busstoppested
- Flexområde/afsætningsplads

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Projektforslag - Løsning 2
BILAG 4.2A





- Anlægsområde
- Eksist. træ
- Nyt busstoppested
- Flexområde/afsætningsplads
- Overkørsel
- Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 12 pladser nedlægges.

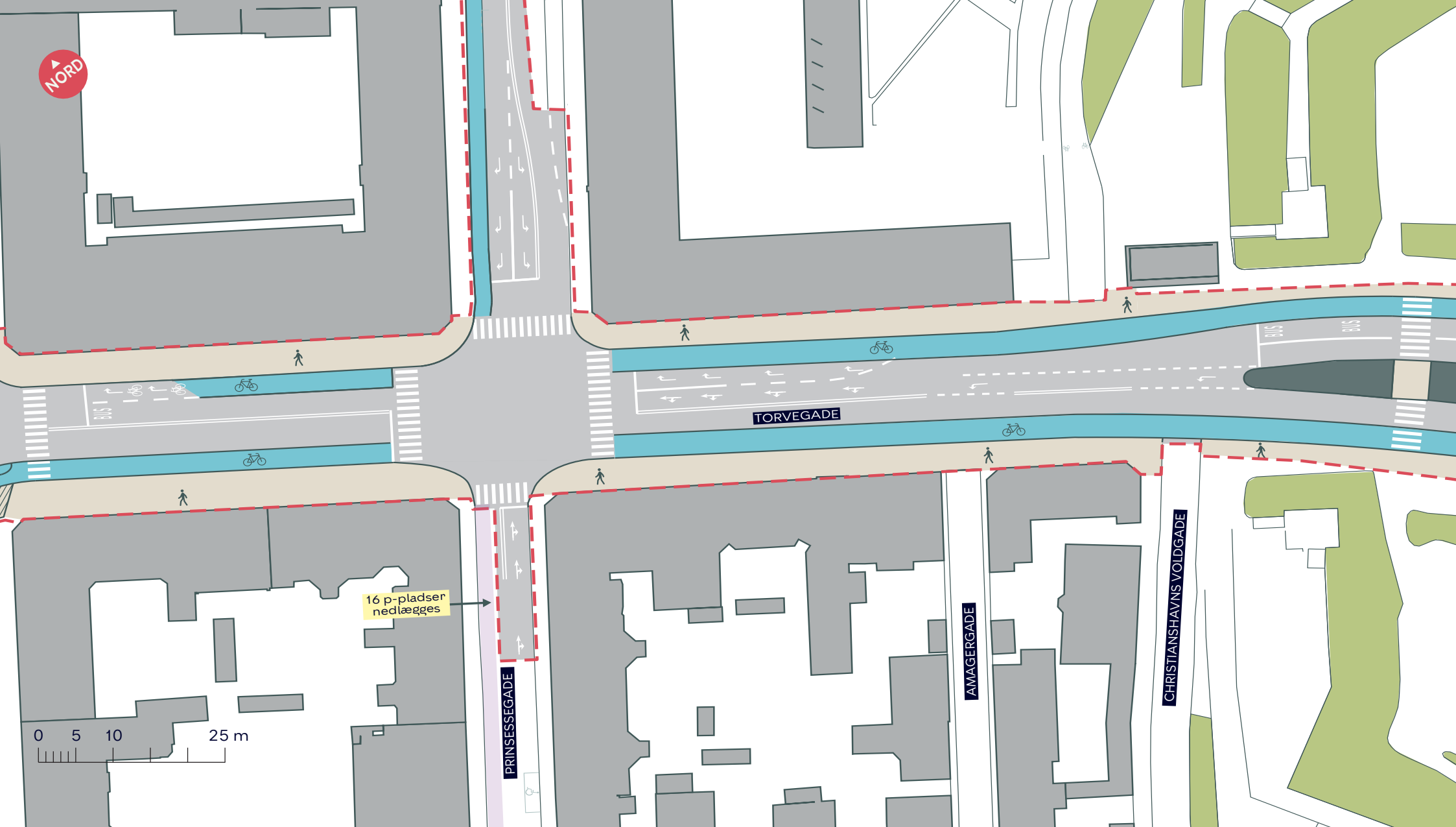
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 2

BILAG 4.2B





--- Anlægsområde

■ Område, hvor antallet af p-pladser reduceres. 16 pladser nedlægges.

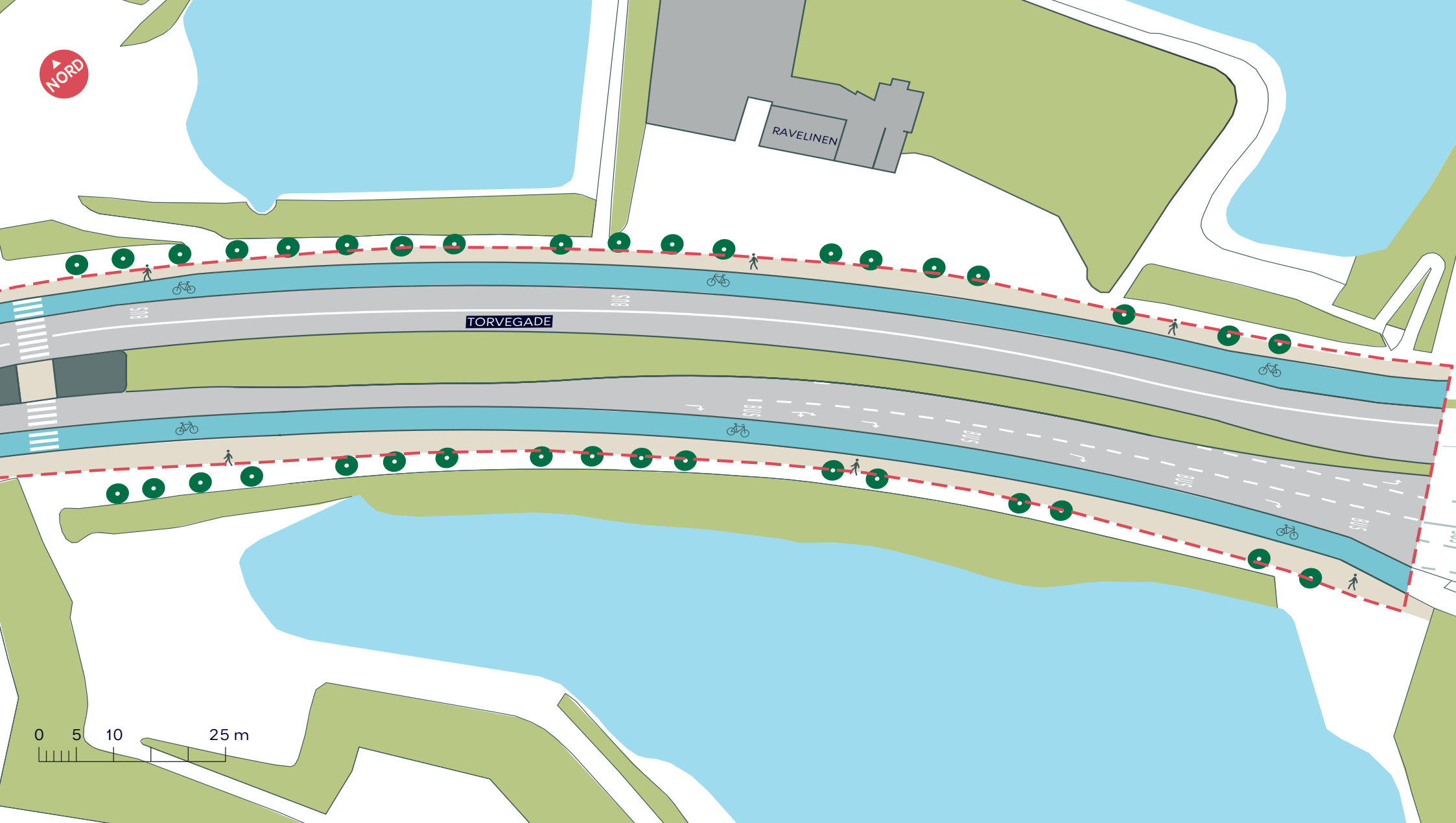
TORVEGADE FORANALYSE

Indre By

Projektforslag - Løsning 2

BILAG 4.2C





- - - Anlægsområde
- Eksist.træ

TORVEGADE FORANALYSE
Indre By
 Projektforslag - Løsning 2
BILAG 4.2D

