

TRAFIKANALYSE VED MARITIMT CENTER

Analyse – Konklusioner

INDLEDNING OG SAMMENFATNING

Baggrund og indhold

Frederikssund Kommune planlægger et nyt maritimt center ved Kalvøvej. Et maritimt center medfører behov for mere parkering samt trafiksikkerhed, tryghed og fremkommelighed. Hertil kommer, at de nuværende funktioner ved havnen allerede i dag giver udfordringer, blandt andet for bløde trafikanter.

Dette dokument sammenfatter en trafikanalyse, som afdækker nuværende udfordringer samt de udfordringer, som et maritimt center kan medføre. På baggrund af analysen er der udarbejdet nogle oplæg til trafikal disponering af området omkring et nyt maritimt center.

Analysen og oplæggene til den trafikale disponering danner en del af grundlaget for udarbejdelse af en samlet helhedsplan for området.

Trafikanalysen omfatter:

- Nuværende forhold
 - Vej- og stistruktur
 - Trafikmængder
 - Trafiksikkerhed
 - Parkering
- Fremtidig trafik – Scenarier
- Potentialer og behov
- Arealdisponering – Oplæg

Sammenfatning

Trafikanalysen har vist behov for følgende tiltag på Kalvøvej:

- Sti og sikre krydsningspunkter, idet forholdene for bløde trafikanter i dag er uoverskuelige og utrygge.
- Effektiv fartdæmpning, fx bump. De nuværende vejindsnævringer giver gener, men dæmper ikke farten nok.
- Overskueligt kryds ved adgangen til havnen.

På havneområdet er der først og fremmest behov for en samlet disponering af arealet, som gør havnen overskuelig og indbydende, samtidig med at forholdene for især bløde trafikanter bliver bedre.

Sidst i analysen er der vist nogle oplæg til disponering af området ved havnen, som blandt andet omfatter:

- Parkering og ankomst for biltrafik
- Stier og stiforbindelser for bløde trafikanter
- Mulige placeringer af øvrige havnefunktioner

I det videre forløb bør den trafikale arealdisponering blive indarbejdet i en samlet helhedsplan for området. I den forbindelse skal der blandt andet tages stilling til vinteropbevaring af bådene. I de viste oplæg til disponering er der anvendt forskellige udgangspunkter for opbevaring af både, idet vinteropbevaringen giver forskellige muligheder – ligesom det stiller forskellige krav til både havnen og kommunen.

UDFORDRINGER OG POTENTIALER



NUVÆRENDE FORHOLD

VEJ- OG STISTRUKTUR

ÅDT

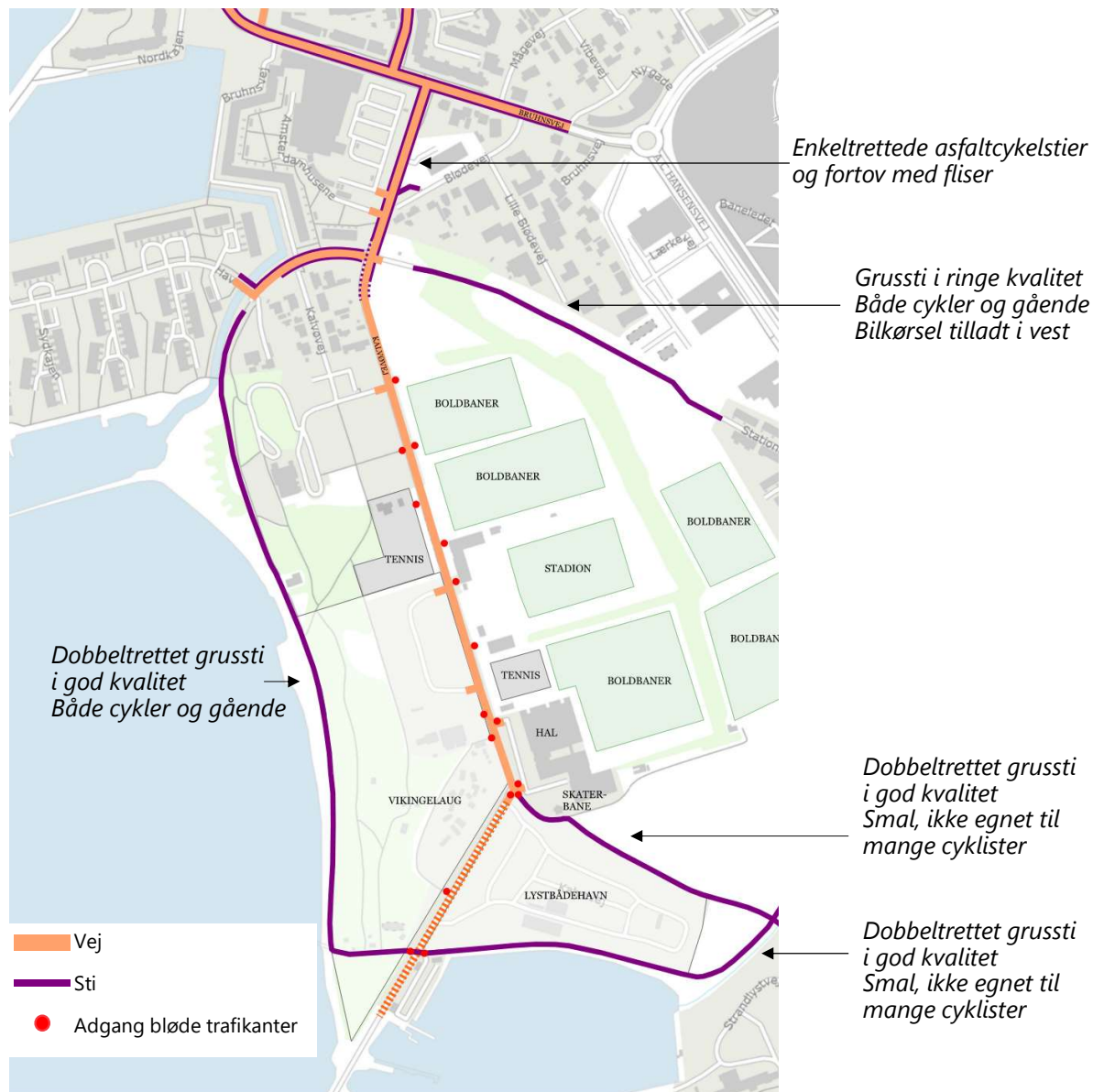
- Bruhnsvej vest for Kalvøvej ca. 7.200 (2015)
- Kalvøvej nord for Føtex ca. 4.200 (2015)
- Kalvøvej syd for Føtex ca. 1.325 (2021)

FART

- Zone med anbefalet 30 km/t syd for Stenværksvej
- 85%-fraktilen måles til 44,2 km/t (i zonen)

STIER

- Usammenhængende stiforløb
- Brostenoverkørsler over cykelsti
- Manglende krydsningsmuligheder
- Cykelsluse kun i én vejside gennem vejindsnævring
- Mangler logisk forbindelse til stranden (fra Kalvøvej og Lystbådehavnen)



VEJ- OG STISTRUKTUR



Vejindsnævringerne har ikke ønsket fartdæmpende effekt og hindrer afvikling ved større arrangementer. Cyklister kan risikere at blive overset gennem indsnævringen.



Brostenoverkørsel over cykelsti



Fjordstien munder ud i et uoverskueligt kryds mellem Kalvøvej, lystbådehavnen og udkørsel fra hallens parkering

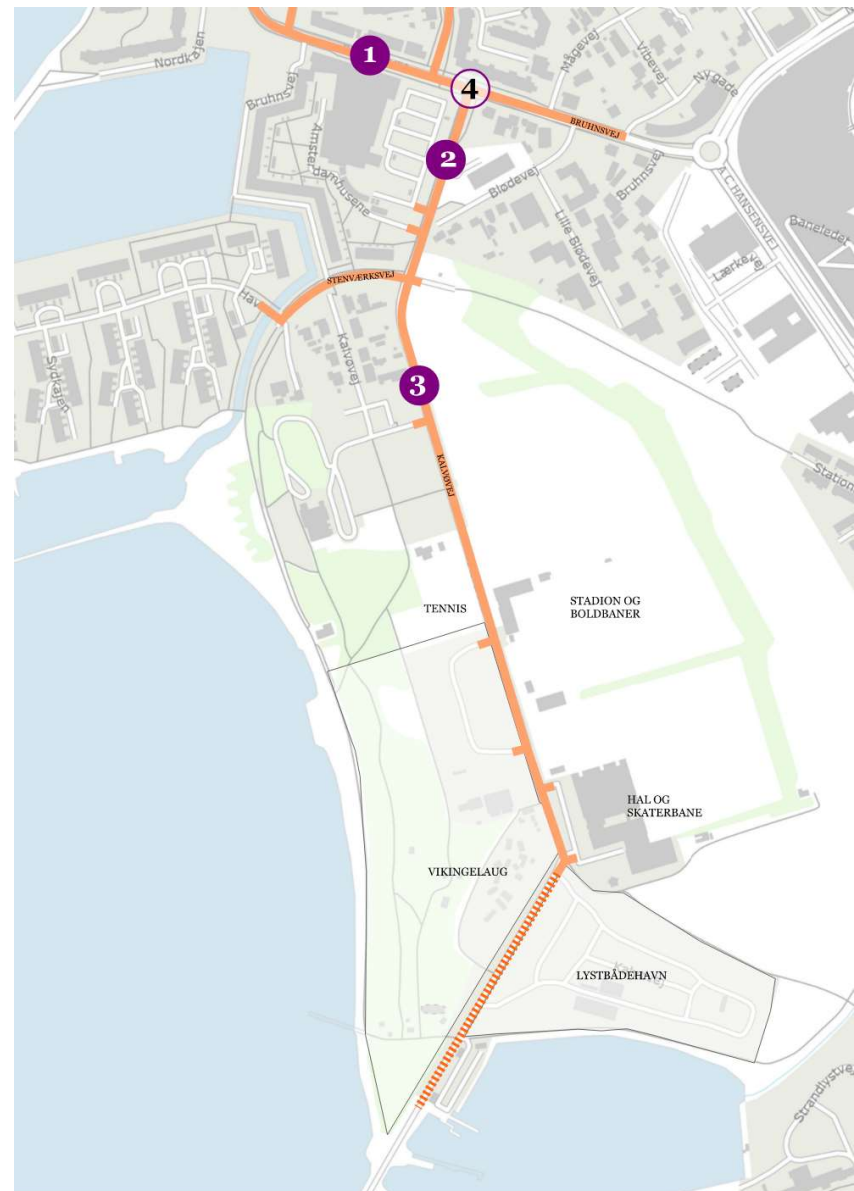
TRAFIKMÆNGDE

DØGNTRAFIK (slangetællinger):

1. Bruhnsvej vest for Kalvøvej (april 2015)
ÅDT 7.150 / HDT 8.028
2. Kalvøvej nord for Føtex (marts 2015)
ÅDT 4.199 / 4.274
3. Kalvøvej syd for Stenværksvej (maj 2021)
ÅDT 1.325 / HDT 1.329*
4. Manuel krydstælling af eftermiddagsspidstimer
(Se næste slide)

Ca. 30% af trafikken på Kalvøvej (målepunkt nr. 2) kan genfindes ved målepunkt nr. 3. Resten af trafikken fortsætter enten til Føtex eller boliger via Stenværksvej og Amsterdamhusene.

*Tællingen, der er udført ved målepunkt nr. 3, repræsenterer en almindelig hverdag. Bemærk, at den kan være påvirket af restriktioner som følge af coronapandemien. I maj 2021 var der stadig enkelte restriktioner vedr. større forsamlinger mv.



TRAFIKMÆNGDE

SPIDSTIMETRAFIK EFTERMIDDAG

Manuel registrering i krydset mellem Bruhnsvej, Kalvøvej og Servicegaden.

Trafikken afvikles uden større problemer. Det observeres jævnligt, at krydsets vestlige ben ikke kan nå at blive tømt i løbet af en grøntid. Tilbagestuvningen giver dog ikke anledning til problemer, ud over ventetid.

I spidstimen ses en større andel bilister, der fortsætter videre mod syd til idrætsområdet (40-50% af trafikken, modsat 30 % af døgntrafikken)

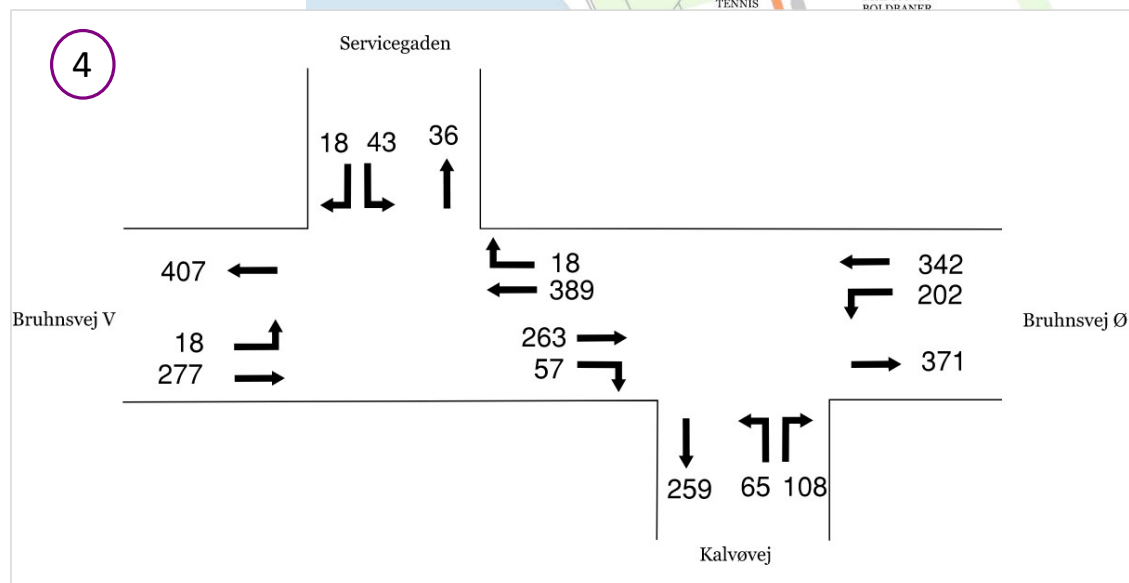
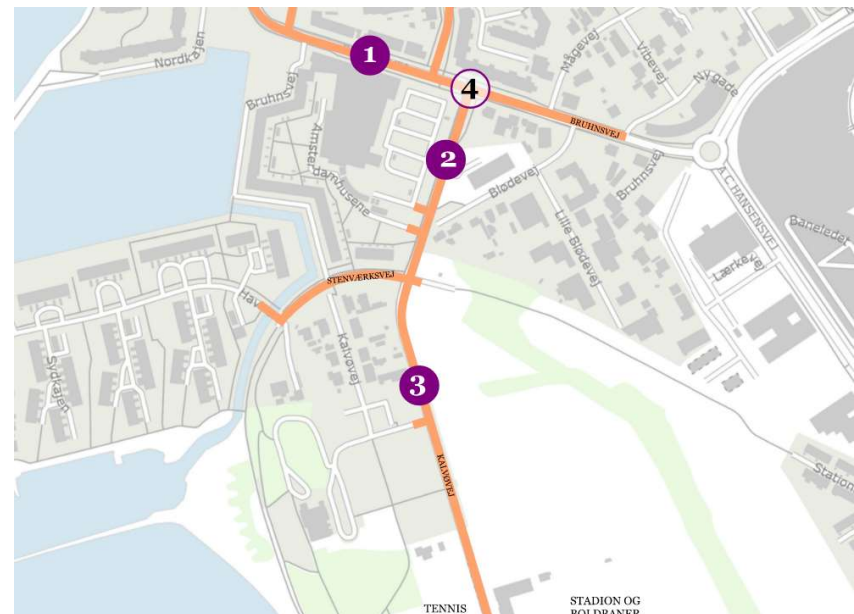
SOMMER

Besigtigelse under vikingespillene viser køkørsel langs Kalvøvej. Fra krydset med Bruhnsvej strækker køen sig forbi Føtex og sideveje.

Vejindsnævringerne på Kalvøvej nedsætter fremkommeligheden og gør afviklingen ved større arrangementer problematisk.

VURDERING

Overvej dynamisk signalstyring, så grøntiden kan forlænges på Bruhnsvej i hverdagsspidstimen. Ligeledes kan Kalvøvej prioriteres, når trafikmængde/kølængde herfra øges



TRAFIKMÆNGDE

Kø kørsel efter Vikingspillet. Køen strækker sig forbi både Føtex og sideveje.

Til daglig er der ikke nævneværdige udfordringer med kø og forsinkelse.



TRAFIKMÆNGDE

VURDERING

Der er i dag mindre problemer med tilbagestuvning i signalkrydset. Det vurderes, at en dynamisk signalstyring vil kunne afhjælpe problemerne. Fx ved at forlænge grøntiden på Bruhnsvej i hverdagsspidstimen.

Ligeledes kan Kalvøvej prioriteres højere når trafikmængde/kølængde herfra øges. Fx eftermiddag/aftentimerne samt i sommerperioden, hvor der er mindre myldretidstrafik på Bruhnsvej og mere trafik på Kalvøvej pga. Vikingspil, fodboldskoler, arrangementer på Lystbådehavnen mv.

Afviklingen af trafikken på Kalvøvej kan forbedres ved at nedlægge vejindsnævninger og erstatte disse med anden effektiv fartdæmpning. (=Positiv effekt på både fremkommelighed og trafiksikkerhed)

TRAFIKSIKKERHED

– især for bløde trafikanter

1. Manglende krydsningspunkt på Kalvøvej. Cyklister fra Blødevej cykler modsat kørselsretning mod syd. Fortovet, i den østlige side langs Kalvøvej, fungerer dermed i praksis som dobbeltrettet fællessti, men mangler tilstrækkelig bredde, rabat og skiltning.
2. Flere af overkørslerne er brostensbelagt over cykelstien. Dette kan skabe tvivl om vigepligt mellem udkørende biler og cyklister på cykelstien.
3. Strækning:
 - 4 vejindsnævninger har ikke ønsket fartdæmpende effekt. Risiko for at cyklister overses gennem slusen og kommer i klemme med modkørende bil
 - Generelt mangler krydsningspunkter til bløde trafikanter (der er mange adgangsveje til sport mv)
 - Parkering langs vejen, i lommer og rabat øger antallet af konflikt punkter
4. Dårlig oversigt ved Fjordstiens udmundning i kryds. Risiko for at bløde trafikanter overses af trafik til- og fra lystbådehavnen og Frederikssundshallen.
5. Mangler entydig vej og stistruktur (rodet areal)
6. Tæt beplantning og manglende markering af krydsende stitrafik. Bløde trafikanter kan overses.



TRAFIKSIKKERHED

– især for bløde trafikanter

Flere cyklister anvender fortovet langs Kalvøvej som dobbeltrettet fællessti.



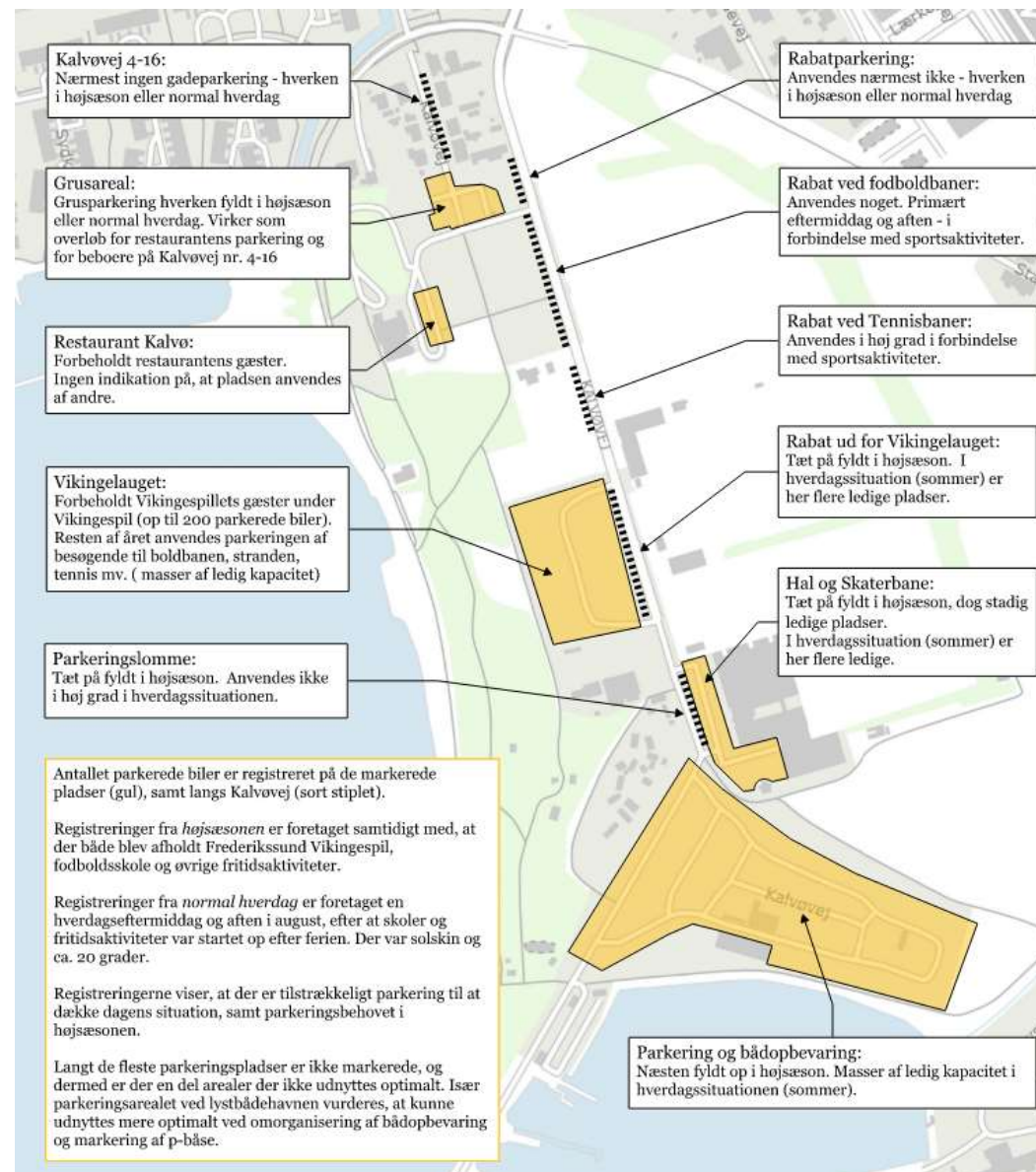
PARKERING OG UDNYTTELSE

Hverdag (sommerhalvåret)

- Bil og cykelparkering ved hallen kan til tider blive fyldt (fx når løbeklubben mødes)
- Ved Lystbådehavnen er parkeringen uorganiseret, men der er som regel ledige pladser i hverdagen
- Øvrige parkeringsarealer har mange ledige pladser
- Evt. nedlæggelse af parkering i rabat vil ikke medføre mangel på p-pladser

Sommer (med Vikingspil, fodboldskole mv.)

- Der er stadig ledige parkeringspladser at finde
- Rabatterne fyldes godt op
- Evt. nedlæggelse af parkering i rabat bør opfølges af bedre udnyttelse af parkeringsarealerne ved Lystbådehavnen og Vikingelaugget.
- Ved Lystbådehavnen er der mere eller mindre fyldt, men parkeringen er delvist uorganiseret.



PARKERING OG UDNYTTELSE

HVERDAG

Sammenfatning af registreringen viser:

- Bilparkering er ca. 2/3 fyldt ved Frederikssund Hallen (ved max belastning)
- Cykelparkering ved hallen blev overfyldt og cykler blokerede fortovet
- Øvrige parkeringsarealer har mange ledige pladser, inkl. ved skaterbanen

Signatur

	0-30% belægning
	31-50% belægning
	51-80% belægning
	Over 80% belægning



PARKERING OG UDNYTTELSE

HVERDAG

Der var mange ledige parkeringspladser. Både på den store grusparkeringsplads, men også i rabatterne langs Kalvøvej.



Der er flere cykler end cykelstativer. Cyklerne blokerer fortovet.

PARKERING OG UDNYTTELSE

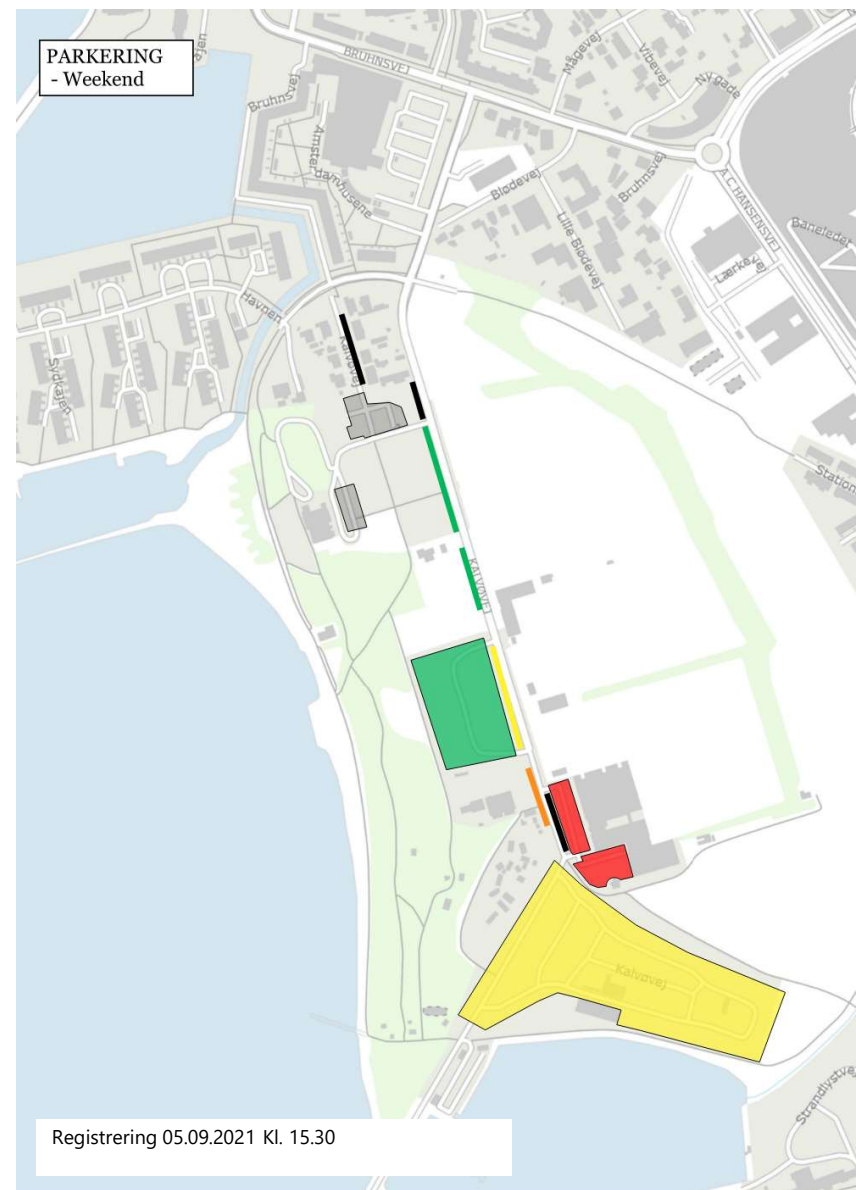
WEEKEND

Sammenfatning af registreringen viser:

- Parkeringspladserne ved Frederikssund Hallen og skaterbanen er helt fyldt (loppemarked)
- Ca. 40 % af pladserne ved Lystbådehavnen anvendes
- En del parkerer i rabatten langs Kalvøvej
- Der er rigelig ledig kapacitet

Signatur

	0-25% belægning
	26-50% belægning
	51-75% belægning
	Over 75% belægning



PARKERING OG UDNYTTELSE

SOMMER

Sammenfatning af registreringen viser:

- Parkeringspladserne ved Lystbådehavnen og Vikingelaugets store parkering er fyldt op
- Der er stadig ledige parkeringspladser at finde.
- Rabatterne fyldes godt op – særligt i den sydlige del af Kalvøvej
- Til trods for, at der er pres på pladserne i syd, ser det ikke ud til at besøgende til vikingespillet anvender grusparkeringspladsen i nord, eller Restaurant Kalvøs parkeringsplads.

Signatur

	0-25% belægning
	26-50% belægning
	51-75% belægning
	Over 75% belægning



PARKERING OG UDNYTTELSE

SOMMER

Fodboldskole og andre idrætsaktiviteter tiltrækker mange bløde trafikanter til området. Der er et stort behov for at krydse Kalvøvej flere steder.



Der fyldes godt op på den store grusparkeringsplads under vikingespillet, men der er stadig få ledige pladser

FREMTIDIG TRAFIK OG AFVIKLING

SCENARIO: 0

- Maritimt center der samler eksisterende funktioner

Dagens situation: Trafik til og fra Lystbådehavnen

- Der bygges et nyt Maritimt Center, uden nye publikumsvenlige funktioner
- Samme trafikmængder og ankomstfordeling, da funktionerne er de samme som i dag – ”blot” samlet i det nye maritime center

Hverdagsdøgntrafik (skønnet): 100-150 bilture

Vurdering: Udgør en meget lille del af den samlede trafik på Kalvøvej i spidstimen (mindre end 7%).

Parkerede biler, hverdag (talt)

30 parkerede biler på havnen

54 parkerede biler ved Kalvøvej

37 parkerede biler ved hallen og skaterbanen

Weekenddøgntrafik (skønnet): 200-250 bilture

Vurdering: Ingen anledning til afviklingsproblemer.

Parkerede biler, weekend (talt)

57 parkerede biler på havnen

60 parkerede biler ved Kalvøvej

77 parkerede biler ved hallen og skaterbanen

Forudsætninger:

Trafikmængderne er skønnet og tager afsæt i:

- Slangetælling på Kalvøvej
- Parkeringsregistreringer der er foretaget på hhv. hverdag, weekend og højsæson sommer (samtidigt med blandt andet Vikingspillene og fodboldskolen)
- Erfaringstal fra andre lystbådehavne (tællinger, bådpladser, parkeringspladser, beliggenhed, trafikmængder), især Rungsted Havn og Vedbæk Havn samt i nogen grad Lynæs Havn
- Døgntrafik er skønnet med udgangspunkt i foreliggende trafiktællinger og registreret parkering

Sommerdøgntrafik (skønnet): 400 bilture

Vurdering: Ingen anledning til afviklingsproblemer, da trafikken vil være fordelt over længere tid – i modsætning til kørsel til og fra Vikingspil (og andre store arrangementer), som er meget koncentreret og giver lang kø.

Parkerede biler, sommer (talt)

137 parkerede biler på havnen

247 parkerede biler ved Kalvøvej

51 parkerede biler ved hallen og skaterbanen

SCENARIO: 1

- Maritimt center inkl. nye funktioner

Fremtidig situation: Trafik til og fra Lystbådehavnen

- Der bygges et nyt Maritimt Center, med nye publikumsvenlige funktioner
 - En café eller restaurant (med mulighed for take-away)
 - Et ishus
 - Velfungerende strand med højt serviceniveau
 - Aktive klubmedlemmer (og nye medlemmer i eksisterende klubber)
 - Nye vandaktiviteter (nye medlemmer)

Hverdagsdøgntrafik (skønnet): 250 bilture

Parkeringsbehov: Ikke relevant
(ikke dimensionsgivende)

Til sammenligning:

Vedbæk har 38 parkerede biler efter bådoptagning i november

...og 83 parkerede biler i oktober før bådoptagning

Weekenddøgntrafik (skønnet) 300-350 bilture

Parkeringsbehov: 100 P-pladser

Bør være god fast belægning, da behovet forekommer i en række weekends og formentligt også på hverdage i "for-sæsonen"

Til sammenligning: Ved Lynæs Havn er der ca. 130 parkerede biler en weekend i starten af september.

Vurdering: Frederikssund Havn har større opland end Lynæs, men selv med nye funktioner, vil Lynæs Havn (måske?) fremstå mere attraktiv pga. surfcenter og flere spisesteder.

Forudsætninger:

Trafikmængderne er skønnet og tager afsæt i:

- Slangetælling på Kalvøvej
- Parkeringsregistreringer der er foretaget på hhv. hverdag, weekend og højsæson sommer (samtidigt med blandt andet Vikingspillene og fodboldskolen)
- Erfaringstal fra andre lystbådehavne (tællinger, bådpladser, parkeringspladser, beliggenhed, trafikmængder), især Rungsted Havn og Vedbæk Havn samt i nogen grad Lynæs Havn
- Behov for P-pladser er skønnet ved sammenligning med andre havne

Sommerdøgntrafik (skønnet): 500-600 bilture

Parkeringsbehov: 200-250 P-pladser

En stor del af pladserne kan anvises længere væk fra havnen – fx den store grusparkering – eller som midlertidige pladser, hvor der opbevares både om vinteren

Til sammenligning:

Vedbæk har ca. 500 parkerede biler i højsommer
Rungsted har ca. 780 parkerede biler i højsommer

Vurdering: Vedbæk og Rungsted er langt mere attraktive end Frederikssund Havn. Dels har de flere spisesteder, og dels ligger de ved Strandvejen.

VURDERING

af fremtidig trafik og afvikling

Scenarie 0

I "det forsigtige" scenarie 0 er der taget udgangspunkt i, at en række aktiviteter samles i det nye maritime center. Det vil sige, at der i store træk ikke etableres større trafikskabende elementer ud over dem, som allerede findes i området omkring Kalvøvej i dag.

Det kan måske være svært at tro, at et nyt moderne maritimt center på en fantastisk beliggenhed ikke vil tiltrække mere trafik end i dag.

Scenarie 1

I scenarie 1 er der regnet med øgede medlemstal og ikke mindst en café eller restaurant samt et ishus. Disse faciliteter vil øge trafikken til og fra havnen samt behovet for parkering. Da trafikken til og fra havnen vil forekomme relativt spredt – i modsætning til fx Vikingspil, fodboldskole og andre større arrangementer – vil mængden i sig selv ikke udgøre en stor udfordring.

Derimod vil behovet for P-pladser blive øget, hvis havnen bliver mere besøgt end i dag. Det fremtidige behov for P-pladser er estimeret ved at sammenligne med tre andre havne, som er vist til højre.

Der er lagt op til ca. 50 P-pladser med god belægning (fx asfalt) samt yderligere pladser efter behov – det vil sige ca. 150-200 pladser – på arealer med mindre god belægning (fx grus). Dermed kan disse pladser kombineres med arealer, der om vinteren benyttes til bådopbevaring.

- Ved Lynæs Havn er der talt ca. 130 parkerede biler på en weekenddag uden for den absolutte højsæson. Det er vurderet, at Lynæs Havn – blandt andet på grund af flere spisemuligheder og et surfcenter – er mere attraktiv end Frederikssund Havn i scenarie 1. Omvendt ligger Frederikssund Havn mere attraktivt og har som udgangspunkt et større opland.
- Ved Vedbæk Havn er der talt ca. 500 parkerede biler i højsommeren, det vil sige det mest besøgte tidspunkt. Det er vurderet, at Vedbæk Havn – på grund af et større opland, flere spisemuligheder og en bedre strand – er langt mere attraktiv end Frederikssund Havn i scenarie 1. Det er derfor vurderet, at parkeringen og trafikken til og fra havnen i Frederikssund vil være langt mindre intens end i Vedbæk.

Scenarier

Med input fra Frederikssund Kommune er der opstillet to foreløbige scenarier:

Scenarie 0:

Maritimt center der samler eksisterende funktioner

Scenarie 1:

Maritimt center inkl. nye funktioner

Yderligere scenarier (ikke vurderet):

Maritimt center med ambitiøs målsætning om at blive den foretrukne havn i et større opland – både med hensyn til vandsport, strand og rekreation samt restaurant og take away.

- Ved Rungsted Havn er der talt ca 780 parkerede biler i højsommeren. Rungsted Havn har talrige spisemuligheder og et langt større opland. Havnen er derfor kun relevant som sammenligningsgrundlag, hvis der i Frederikssund arbejdes med mere ambitiøse mål for antallet af besøgende.

POTENTIALER OG BEHOV

BEHOV - KALVØVEJ

ANBEFALEDE TILTAG KALVØVEJ

- Sikker stiforbindelse til fodgængere og cyklister. Fra Bruhnsvej til Lystbådehavnen
 - Dobbeltrettet sti i øst eller ensrettede stier i begge stider af vejen
- Sikre krydsningspunkter for bløde trafikanter over Kalvøvej
- Nedlæggelse af vejindsnævringer på Kalvøvej
- Ny fartdæmpning på Kalvøvej (fx bump)
- Bedre oversigtsforhold og tydeligere vigepligtsforhold mellem Lystbådehavnen, Kalvøvej, Fjordstien og udkørsel fra Frederikssund Hallen
- Sikker adgang for bløde trafikanter ind til Lystbådehavnen, Frederikssund Hallen og Skaterbanen
- Tydelig vejvisning (skilte og evt. belysning)

ØVRIGE TILTAG

- Optimering af signalanlægget ved Bruhnsvej/Kalvøvej
- Parkeringshenviisning (antal ledige pladser)

BEHOV LYSTBÅDEHAVNEN

ANBEFALEDE TILTAG LYSTBÅDEHAVN

- Tydelig opdeling af arealer (bløde trafikanter, bil- og cykelparkering, bådopbevaring)
- Bedre oversigtsforhold
 - Ved udkørsel
 - Ved stikrydsninger
- Ensartet opstilling ved vinteropbevaring (så ensartet som muligt)
- Bedre vejvisnings- og informationsskilte
- Bedre adgang til strand
- Oprydning i "båd-projekter" frigør plads til parkering
- Belægningsarbejder (forbedring af eksisterende eller ny belægning)
- Beskæring af beplantning
- Belysning

POTENTIALER OG BEHOV



Traktoren der slæber både ind- og ud af vandet kræver en del manøvreplads. Det er vigtigt, at parkerede biler eller henstillede både ikke blokerer for kørslen.

AREALDISPONERING

Sommer og vinter



OPLÆG

til videre bearbejdning

Fire oplæg til trafikale disponering

På de næste sider er der vist fire oplæg til trafikale disponering af området omkring et nyt maritimt center. Oplæggene kan indarbejdes i en samlet helhedsplan.

Der er primært fokuseret på veje, stier og parkering. Der er ikke vist specifik cykelparkering, da denne foreslås indarbejdet i den nye bygning samt på trekantgrunden. Desuden er der behov for cykelparkering ved hallen, hvilket dog ligger uden for denne trafikale disponeringsplan.

Placeringen af det maritime center er et eksempel – der er ikke taget nærmere stilling til selve centeret i denne trafikale disponering. Ligeledes skal de øvrige funktioner, fx jolleplads og rekreative områder, betragtes som eksempler på placering og funktion.

Fokus på trafiksikkerhed og overskuelighed

Alle oplæg omfatter en ombygning af krydset mellem hallen og havneområdet. Det åbner havneområdet, som bliver mere indbydende og overskueligt. Samtidig bliver der skabt en sikker krydsningsmulighed, og flere stier bliver koblet bedre sammen.

Der er lagt stor vægt på at skabe trafiksikre forbindelser for bløde trafikanter – både frem til det maritime center samt til lystbådene og eventuelle bademuligheder.

Parkering for biler og cykler

Tæt ved det maritime center er der lagt op til god bil- og cykelparkering. Bilparkeringen foreslås etableret som asfalt langs adgangsvejen, mens cykelparkeringen foreslås etableret som en del af den nye bygning.

Der er lagt op til at etablere øvrig parkering, som er nødvendig for at imødekomme behovet i weekends og i højsommeren, på det grusareal, hvor der om vinteren bliver opbevaret både. Der er rigelig plads til den ekstra parkering, som dog bør struktureres i langt højere grad end i dag.

Øvrig cykelparkering skal tænkes ind i en helhedsplan. Det kan fx være tæt ved lystbådene og på trekantgrunden, hvor flere anvendelsesmuligheder og interessenter er drøftet.

Opbevaring af både om vinteren

Der er mulighed for at benytte et væsentligt mindre areal end i dag til opbevaring af bådene om vinteren. De første tre oplæg tager hvert deres udgangspunkt med hensyn til dette. Jo større optimering, jo mere plads bliver i "overskud" og kan dermed anvendes til andre funktioner end parkering.

For at opnå en mindre pladskrævende bådopbevaring skal der indkøbes ens bådstativer, ligesom der stilles større krav til jævn belægning, jo mere bådene bliver komprimeret. Der er taget udgangspunkt i erfaringer fra blandt andet Vedbæk Havn, hvor bådene fylder langt mindre om vinteren.

Variation af bådopbevaring

Oplæg 1: Bådopbevaring som i dag

Oplæg 2: Bådopbevaring i klynger – men med nogen fleksibilitet

Oplæg 3: Bådopbevaring i klynger – og med meget begrænset fleksibilitet

Oplæg 4: Bådopbevaring i klynger – men med nogen fleksibilitet

Ankomst til det maritime center

I Oplæg 4 er der lagt ekstra fokus på ankomsten til et nyt maritimt center. Her er adgangsvejen ført mere direkte ned mod centeret, ligesom der er etableret en forplads med mulighed for hurtig afsætning. Her kan der desuden overvejes taxaholdeplads og eventuelt handicapparkering.

Oplæg 4 er baseret på samme arealforbrug til bådopbevaring som i Oplæg 2. Forplads og vendemulighed tæt ved centeret kan dog også indarbejdes i Oplæg 3.

Til gengæld er det vanskeligt at indarbejde forpladsen i Oplæg 1, da bådopbevaringen fylder for meget. Hertil kommer, at det er uhensigtsmæssigt at opbevare både på begge sider af en ny central adgangsvej.

OPLÆG 1

Både opbevares som i dag.

Ingen særlige krav til belægning mv.

Signatur

-  Vej
-  Hævet flade
-  P-plads, asfalt
-  P-areal/båd-opbevaring, grus
-  Sti
-  Maritimt Center (eksempel på placering)

Øvrige farver: Plads til øvrige funktioner



OPLÆG 2

Både opbevares i klynger.
Bagerste både kommer først ud,
når de forreste er ude – dog evt.
”en klynge af gangen”.

Jævn grusbelægning nødvendig.

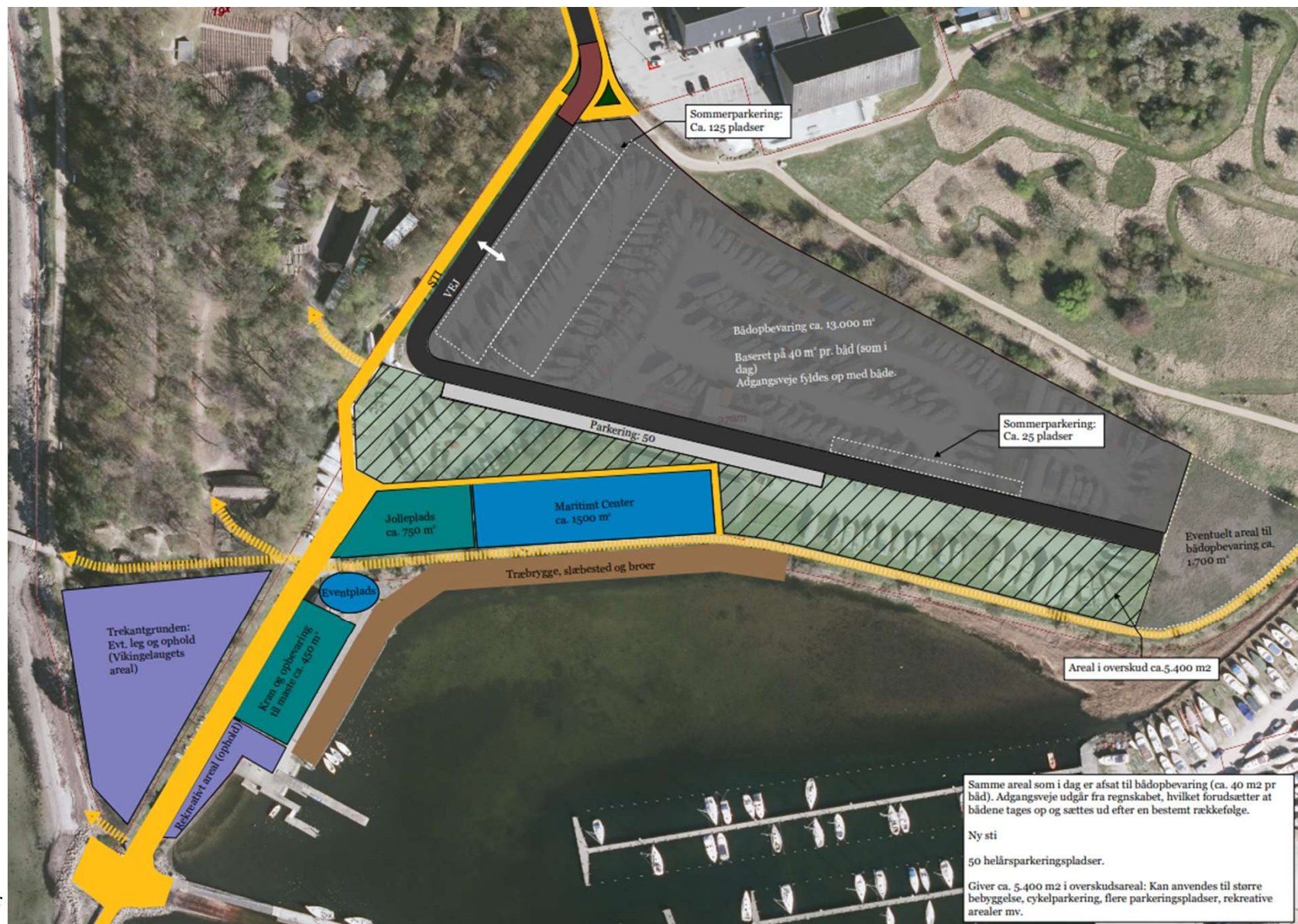
Ens bådstativer anskaffes.
Traktor kan transportere både.

”Overskudsareal” på grund af
mere effektiv bådopbevaring.

Signatur

	Vej
	Hævet flade
	P-plads, asfalt
	P-areal/båd- opbevaring, grus
	Sti
	Maritimt Center (eksempel på placering)

Øvrige farver: Plads til øvrige funktioner



OPLÆG 3

Både opbevares i klynger.
Bagerste både kommer først ud,
når de forreste er ude. Ikke
mulighed for "en klynge af
gangen".

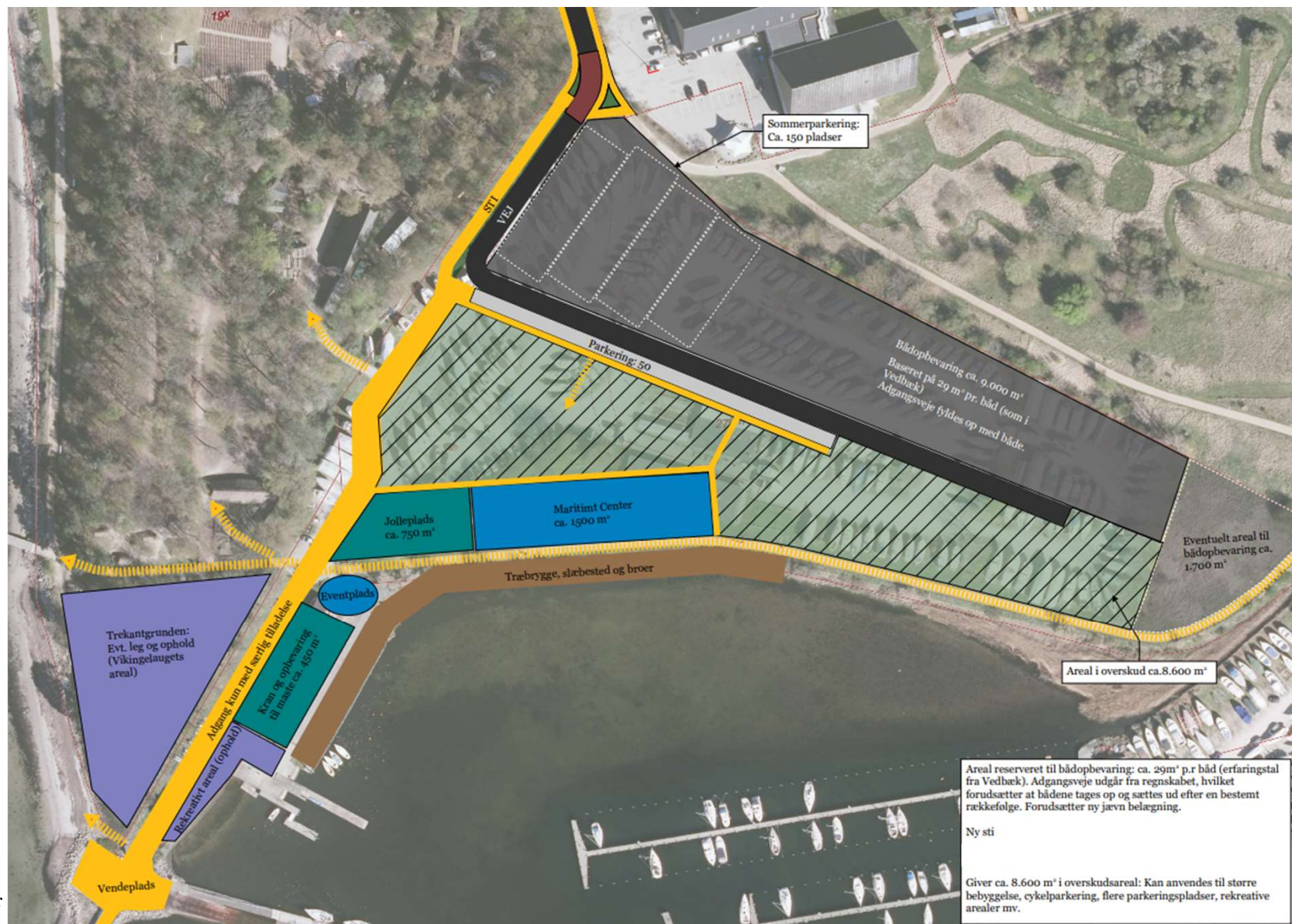
Jævn grusbelægning nødvendig.

Ens bådstativer anskaffes.
Traktor kan transportere både.

Stort "Overskudsareal" på grund
af mere effektiv bådopbevaring.
Signatur

-  Vej
-  Hævet flade
-  P-plads, asfalt
-  P-areal/båd-
opbevaring, grus
-  Sti
-  Maritimt Center
(eksempel på
placering)

Øvrige farver: Plads til øvrige funktioner



OPLÆG 4

Både opbevares i klynger.
Bagerste både kommer først ud,
når de forreste er ude.

Jævn grusbelægning nødvendig.

Ens bådstativer anskaffes.
Traktor kan transportere både.

”Overskudsareal” på grund af
mere effektiv bådopbevaring.

Signatur

	Vej
	Vendeplads/forplads
	Hævet flade
	P-plads, asfalt
	P-areal/båd- opbevaring, grus
	Sti
	Maritimt Center (eksempel på placering)

Øvrige farver: Plads til øvrige funktioner

