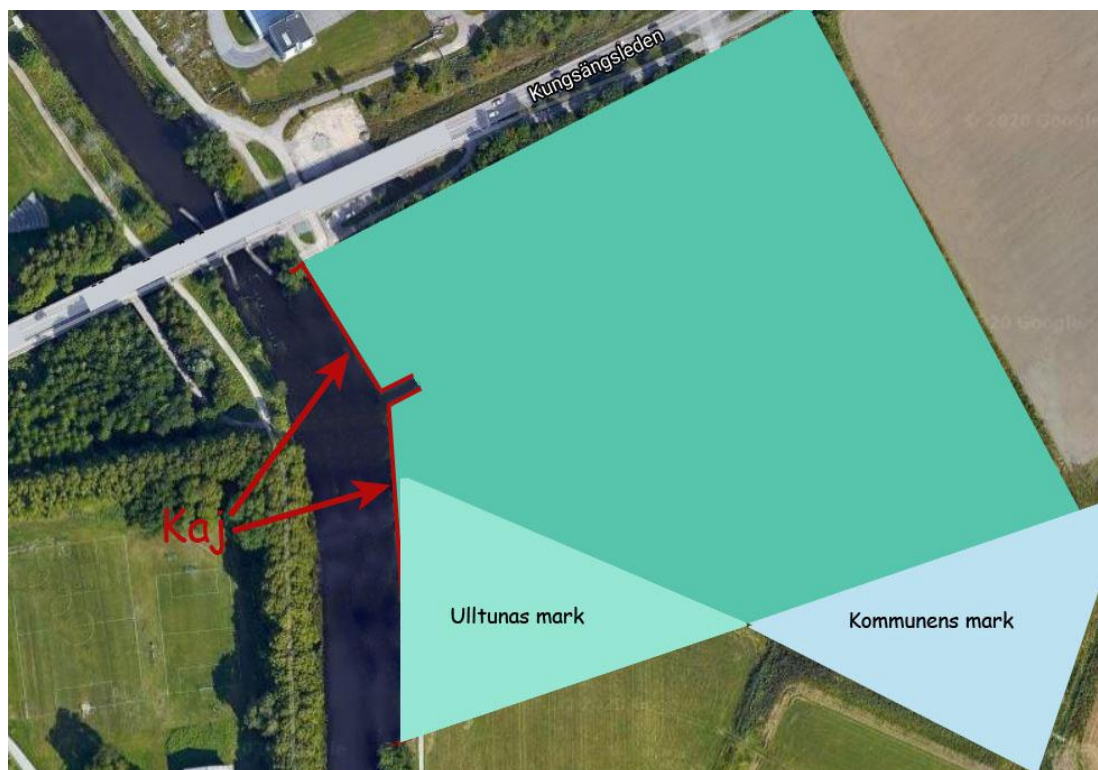


## ***Planen på det nya varvsområdet på reningsverkets slamdammar.***

Det nya varvet måste ha en lång kaj. Kommunens politiker och tjänstemän har tidigare öppnat för möjligheten att byta yta med Ultuna, för att få längre strand mot Fyrisån. Se de ljusa områden nederst på kartskissen. Vi ser här möjligheten att skapa ett varv med största miljöhänsyn - Morgondagens Miljö Varv.



### ***Förutsättningar för nya varvet:***

ESK ca 300 båtar. UMS ca 190 båtar. FSS knappt 40 båtar

Totalt ca 530 båtar som ska lyftas och sjösättas. Hanteringen måste bli effektiv och ha hög kapacitet till bästa ekonomi.

Det behövs muddringsarbete för breddning av ån och till ett djup av 2,50 – 2,75 m. Den nya kajen måste spantas för att bära mobilkran, fast kran och sjösättningsvagnar. Anläggningen ska planeras för ESK:s kran, som enligt expertutlåtande är i sådant skick att den lönar sig att flytta.

Det måste finnas plats för minst 20 väntande båtar inom upptagningsområdet.

De största båtarna är ca 15 meter långa, ca 5 m breda och djup på 2,30 m.

### ***Hårdgjorda och bärande ytor***

För uppställningsplatsen måste bärlager och nivåjusteringar göras. Varvsytan måste dimensioneras för båtar och transporter av båtagnar, dragfordon och mobilkranar.

**Upptagning / sjösättning** En effektiv upptagning/sjösättning är nödvändig. Upptagning av en båt tar ca 10 minuter och transporten till uppställningsplatsen tar ytterligare minst 20 minuter.

**Ramp:** Båten placeras i en vagn som dras upp ur vattnet med en traktor och sedan vidare till uppställningsplatsen.

**Fast kran:** Båten lyfts med kraftiga band i ett lyftok och placeras i en vagn för transport till uppställningsplatsen.

**Mobil kran:** Båten lyfts med kraftiga band. Mobilkranens radie är max ca 50 meter. Är uppställningsplatsen längre bort måste båten sättas ner i en vagn för vidare transport.

**Båtvagn:** Flera båtägare har egna vagnar. Båten står då i sin vagn under vintern.

Det finns också vagnar som enbart används för upptag och sjösättning. Båten pallas då av vid uppställningsplatsen och vagnen körs till nästa uppdrag.

**Travellift:** Sjösetting/upptag blir väldigt effektivt. Man lyfter i lyftband och kör sedan båten till avsedd plats, enkelt och med precision. Omvänt vid sjösetting. Det är en kostnadsfråga när/om vi kan införskaffa en.

**Gaffeltruck, ombyggd timmerlastare/truck:** Lyfter enkelt upp båten i lyftband och transporterar och placerar båten till avsedd plats.

**Transport:** Det behövs en kraftig traktor som kan dra båtarna till uppställningsplatserna.

**För att hantera ca 530 båtar, av olika storlekar och typer, måste vi använda flera metoder samtidigt.**



### ***Väntande båtar***

Med den föreslagna varvsytan, enligt ovan, får vi ca 220 meter kaj. Logistiken vid upptag/sjösetting fungerar då. Sjösettingsarbetet fungerar och de väntande båtarna får plats utan att blockera båttrafiken på ån.

### ***Belysning, el- och vatten uttag***

Allmänbelysning, el-plintar samt vattenposter med slanguttag måste finnas på varvet och längs kajen, med jämna avstånd.

### ***Säkerhet***

För att undvika skadegörelse och tillgrepp måste området vara inhägnat.

### ***Anordningar för bottenvätt:***

Vi föreslår två spolplattor så nära upptagningsområdet som möjligt. Fritidsbåtar som har hemmahamn i Mälaren får inte bottenmåla med giftfärg/fällande färg. Därför räcker det förmodligen med ett enkelt grovfilter för tvättvattnet.

För de båtar som har sommarhamn i skärgården och är målade med koppartiocyanatfärger tillhandahåller kommunen redan idag en sk HullWasher reningsutrustning som tvättar båten och tar hand om tvättvattnet.

### ***Avmastning / påmastning:***

Vi bedömer att det inte finns så stora behov av mastkran och mastskjul.

ESK har mastskjul och kran vid sin hamn.

UMS hanterar också klubbmedlemmarnas master i sin hamn.

FSS brukar förvara ett fåtal master vid varvet. De flesta FSS-medlemmar är med i någon av de andra båtklubbarna för sina sommarhamnplatser. Där förvarar och lyfter de på sina master.

Ett mindre mastskjul kan behövas på nya varvet.

### ***Båtbyggeri***

Intresse finns att bygga och reparera båtar. En kostnads kalkyl behövs för beslut om det är ekonomiskt försvarbart.

### ***Kontor, uppehållsrum, garage och förråd***

Utrymme för administration, klädbyte, toaletter och socialt umgänge bör finnas. Gäller även garage för arbetsfordon och förråds möjligheter för varvsmaterial. Det behövs en kostnads och behovskalkyl för att bedöma typ och storlek av byggnader.

### ***Tillfarter, höga transporter och parkeringsplatser***

För båtägarnas bilar måste det finnas parkeringsplatser.

För att komma in på området med t ex höga mobilkranar, måste fordonen köras in direkt från Kungsängsleden. Materialtransporter och transporter av båtar till och från varvet måste också ha fri höjd. Trafiken med mobilkranar, båttransporter och skrymmande materialtransporter sker bara några få gånger per år. Det har redan varit stora mobilkranar på området. Så den befintliga infarten bör fungera. Personbilar och mindre transporter kan ske via infart från förlängningen av Stallängsgatan längs med ån och vidare under Kungsängsleden.

### ***Kvarstående båtar***

Som regel kommer det alltid, av olika skäl, finnas några båtar som blir kvar på varvet under sommarperioden.

### ***Förvaring av pallning, båtvagnar, täckningsmaterial***

Under sommaren skall det finnas lämpliga platser att förvara pallningsmaterial, båtvagnar och täckningsmaterial.

### ***Översvämningsrisk***

Eventuella översvämningsrisker bör utredas.

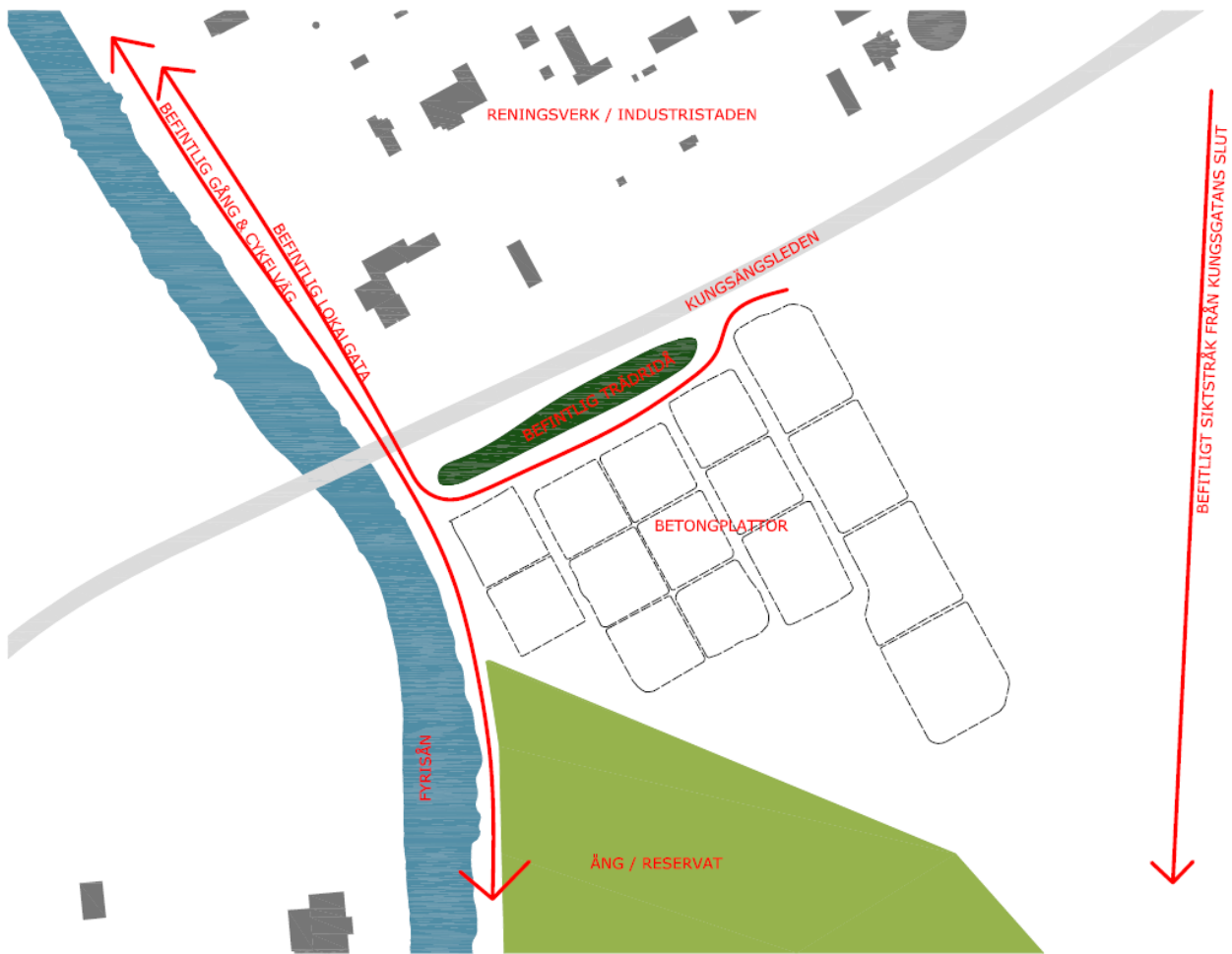
## ***Det finns många detaljer att utreda och planera.***

För det fortsatta arbetet med planeringen av det nya varvet är ett "båtråd" högaktuellt. Tjänstemän, båtklubsrepresentanter och politiker kan där kontinuerligt stämma av förslagen. Utöver att vi, båtklubbarna, vet hur ett båtvarv fungerar, finns det många olika erfarenheter och kompetenser som kan vara till nytta.

Bilagor:

Bilaga 1: UMS gjorde ett förslag 2009 till nytt varv

Bilaga 2: USFS, fd Uppsalas SjösportFöreningars Samarbetskommité, förslag från 2014 till nytt varv. Förslag nr 2







# Båtupptagning / sjösättning

## Väntande båtar

Plats måste finnas för väntande båtar. Om något avbrott sker med upptagningsanordningarna måste det finnas plats för minst 20 båtar.

## Avmastning / påmastning

Brukligt är att masten tas av från segelbåten och placeras i täckta förvaringsplatser.

## Upptagning / sjösättning

Upptagning av en båt tar ca 10 minuter. Det kan finnas flera sätt att ta upp eller lägga i båtar:

**Ramp:** Båten placeras i en vagn och körs till uppställningsplatsen med en traktor.

**Fast kran:** Båten lyfts med kraftiga band som sitter fast i ett fyrkantsok.

**Mobil kran:** Båten lyfts med kraftiga band. Mobilkranens radie är max ca 45 - 50 meter.

## Transport

Eftersom varvets djup är ca 275 m behövs en kraftig traktor som kan forsla båten till uppställningsplatserna. Tiden för transporten kan ta 20 - 45 minuter per båt.

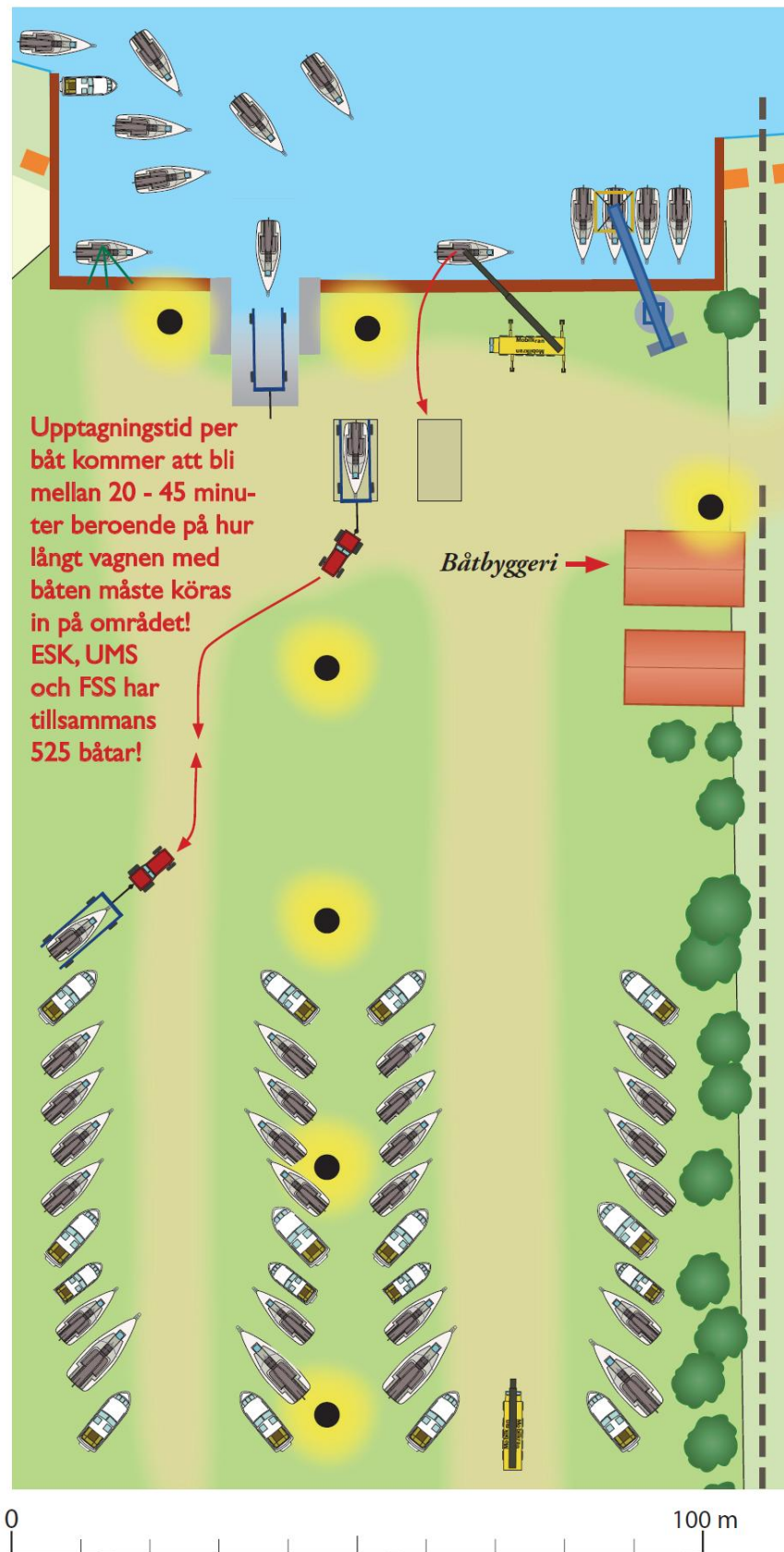
## Båtställning

Beroende av vilken typ av vagn som fraktar båten kan det bli nödvändigt att använda speciella stöttor.

Detta innebär att alla båtägare måste byta till dessa speciella stöttor.

## Stora fordon

För att komma in på området för t ex mobilkranar som är ca 4,5 - 5 m höga, måste dessa köras in direkt från Kungsängsleden. Eftersom fordonen är ca 3 m breda och mycket tunga så måste underlaget tåla dessa vikter.



# Kravspecifikation för en varvsanläggning

## Väntande båtar

Plats måste finnas längs stranden ca 100 m för väntande båtar inför upptagningen.

## Avmastning och förvaring av master

Om alla segelbåtar skall mastas av krävs plats och kranar för avmastning och täckta förvaringsplatser för masterna. Om båtarna skall gå mellan nya varvet och hamnarna med master på krävs avsevärd broöppningstid vid Flottsund.

## Ramper, kranar och andra upptagnings- och transportanordningar

För upptagning av mindre lätta och större tunga båtar (15-20 ton) måste ramper, kranar eller andra upptagningsanordningar anläggas och anskaffas.

## Anordningar för bottentvätt

Om bottentvätt av miljöskäl inte får ske i uppställningskvarteren bör särskilda platser för detta anläggas.

## Båtbyggeri

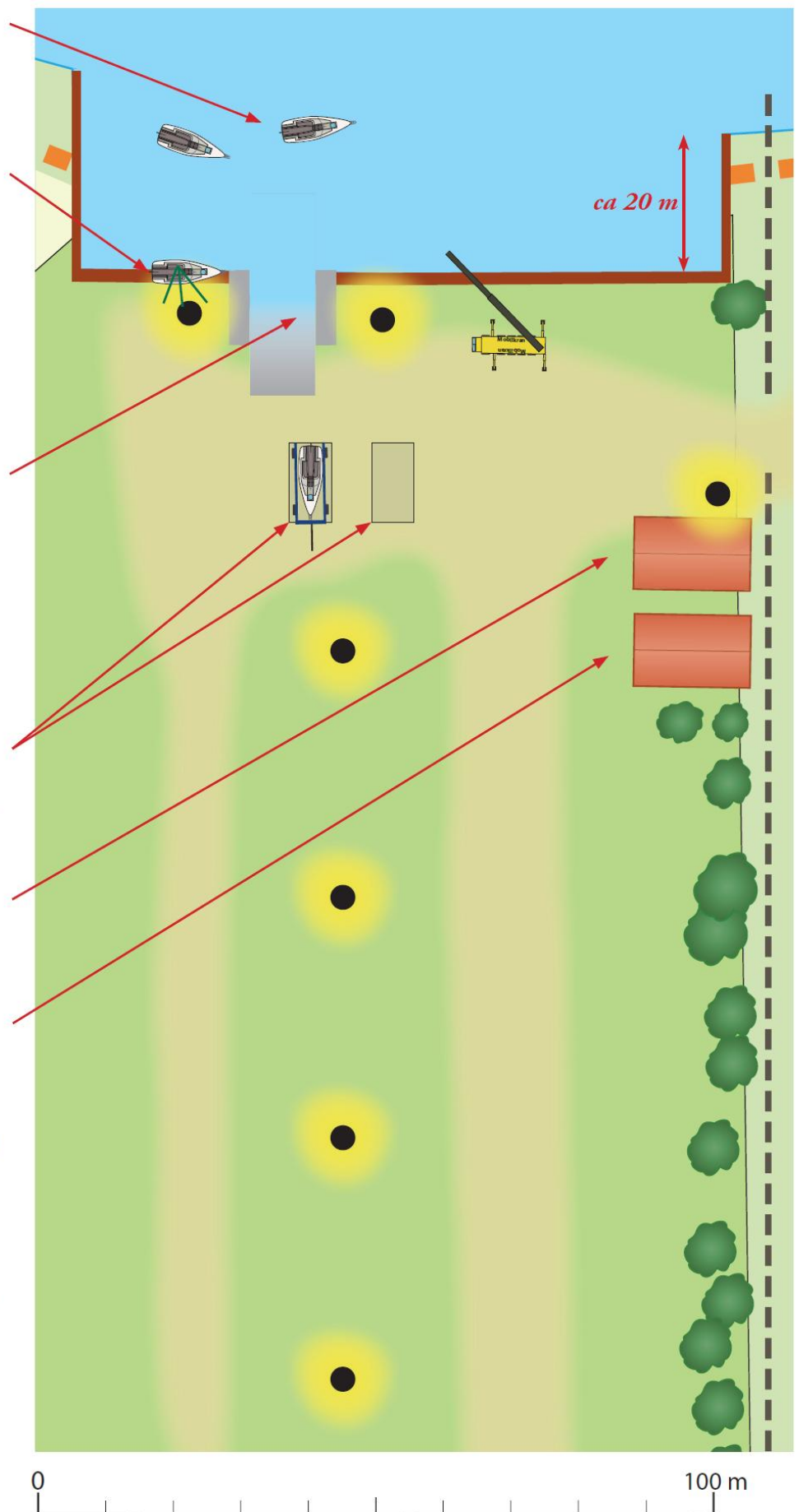
Ett stort intresse finns bland båtfolk att bygga och reparera båtar.

## Kontor, uppehållsrum, garage och förråd

Utrymme för administration, socialt umgänge, klädbyte, toaletter m m måste finnas. Det måste också finnas garage för arbetsfordon och förrådsomöjligheter för varvsmaterial.

## Områdesintern logistik, tillfarer, höga transporter, parkeringsplatser

För båtägarnas materialtransporter måste det finnas parkeringsplatser för bilar och för landtransporter av båtar till och från varvet måste det finnas körvägar för höga transporter.





# Kravspecifikation för en varvsanläggning (forts)

## **Kapacitet**

Genom att koncentrera båtar från ESK:s, UMS:s och FSS:s varv till en plats kommer det att bli en avsevärd trängsel under upptagnings- och sjösättningsperioderna.

## **Belysning, el- och vatten med uttag**

Allmänbelysning krävs och i de olika kvarteren fordras el-plintar med uttag för handmaskiner och liknande samt vattenposter med slanguttag.

## **Kvarstående båtar**

Som regel kommer det alltid av olika skäl att finnas ett antal båtar som blir kvarstående på varvet under sommarperioden

## **Säkerhet mot skadegörelse och tillgrepp**

Tyvärr ser vi idag omfattande skadegörelse och tillgrepp i samhället. Området måste säkerställas så långt det är möjligt (inhägnad).

## **Brandgator hårdgjorda och bärande ytor**

Nuvarande betongplattor kan inte användas i befintligt skick. För att bära tunga transporter och uppställningar måste omfattande bärlager och nivåjusteringar göras. Åslänten måste ha kraftfull spontning.

## **Förvaring av pallning, båtvagnar, täckningsmaterial**

Från det att båtarna satts i sjön till dess upptagning sker skall det finnas lämpliga platser att förvara pallningsmaterial, båtvagnar och täckningsmaterial.

## **Översvämningsrisk**

Eventuella översvämningsrisker måste utredas.

