

## Vinterpladsen.

### Dialog om volden skal blive eller omdannes til nyttige m2.

Tanken om at omdanne volden mellem asfaltvejen og vinterpladsen beror på ønsket om en bedre udnyttelse af grej, personaletimer, vinterpladsen og samtidig at skabe en indtjeningsmulighed.

Personaletimer: Havnekaptajn stillingen blev i foråret lagt sammen med Skipper stillingen. Der er altså ikke gået et år endnu. Der er dog et latent behov for at arbejdsbyrden omkring arbejdet, der blev udført af den gamle Havnekaptajn, forsøges fordelt rimeligt mellem Havneassistenten og den ny Havnekaptajn. Arbejdsopgaverne er derfor udsat for en kraftig omstrukturering.

Med henblik på en bedre udnyttelse af vinterpladsen og gennem mange gode ønsker, historiske beskrivelser og samtidig med minimum af udgifter, fremkom idéen om at bruge de godt 1750m<sup>2</sup> til brugbart vinterpladsareal.

### Formål.

1. Hurtigere og mere sikker kranbetjening af især de største både.
2. Sikkerhed for folk og materiel.
3. Bedre udnyttelse af pladsens m<sup>2</sup>.
4. Skabe indtjeningsmulighed, kran, værft, både udefra.
5. Miljøstation m. korrekte forhold.
6. P - pladser
7. Stativer skal ikke fjernes hvert år.
8. Tyve for det mere besværligt ved en åben plads hvor man ikke kan gemme sig.
9. Telt eller ikke telt.

**1a.** Både på 8t og herover kræver en særlig opmærksom transport. Asfaltvejen har en jævn overflade, der er optimal for mobilkranen. Der er fra vejen, når volden kommer væk, det bedste overblik, kranens støtteben kan let sættes og båden krøjes ind på plads. Ujævnheder på grusvejene er lig med store svingninger som giver øget risiko for skader på folk og materiel.

**2a.** Sikkerhed ved krankørsel er lovstof og kranføreren udstikker retningslinjerne som skal følges. Dette er ufravigeligt og med henblik på en hurtig betjening skal forholdene være optimale.

**2b.** Med god plads og et godt overblik kan mobilkranen køres lettere og hurtigere i stilling og løftet sikres den bedste sikkerhed. Det gælder alle vegne, set i forhold til mobilkranens krøje evne og udlæg.

**2c.** Asfaltvejen benyttes allerede i dag til kørsel med mobilkranen i dag, så her sker der ingen ændring.

**3a.** Omlægning af volden åbner op for en total omstrukturering af arealet. Der omdannes 1750m<sup>2</sup> til ekstra udnyttelse af havnens vinterareal.

Ved asfaltvejen stilles lange og tunge både konsekvent. Som det praktiseres i dag, er der stadig plads til en række både mere. Resten af bådene fordeles hensigtsmæssigt efter længder, vogne / stativer så mobilkranen kan benyttes fuldt forsvarligt med udsyn til folk og materiel.

Bådene langs vejen skal være i vandet inden 1. juni jf. KBL. Ordensbestemmelser pkt. 4.8 og hermed skabes der hvert år yderligere 100 P- pladser, uden at der bruges tid på at flytte stativer og genere bådejerne unyttigt.

**4a.** Der er i Århusbugten et stort potentielt behov for, at både kan løftes på land, hvor der kan lejes et stativ, vogn og plads, for at give båden en overhaling. KBL har grejet men mangler pladsen. Her ligger der en indtjeningsmulighed lige ret for. Med det rette forretningskoncept kan mobilkranen begynde at skabe en indtjening. Vinterpladser lige ved indkørslen tænkes brugt til bådvogne som let kan køres væk og arealet fritstilles til forretning efter behov.

**5a.** Miljø er lovstof i dag og belagt med bøder i en størrelse, som kan ruinere havnen. Bundmaling som spildes ved slibning eller sandblæsning vil føre til bødeforlæg og krav om rengøring af jorden. Opsamling af kemisk affald i lovpligtige anretninger kommer havnen heller ikke uden om.

**5b.** Miljøcontaineren kan ikke godkendes som den anvendes i dag. En godkendt miljøstation med et godkendt miljø dekret, skal derfor hurtigst muligt udarbejdes. Herunder skal bådejernes ansvar præciseres. (Havnens bekendtgørelse)

**6a.** 100 nye P- pladser langs asfalt vejen. Ønsket om P- pladser for havnens folk, gæster, stævnedeltagere og havnens restaurant opnås i tillæg. Parkering på vinterpladsen i dagtimerne bør ikke være tilladt, da det udsætter mobilkrankørslen for unødige faresituationer for folk og materiel. Af og pålæsning er selvfølgelig ikke noget problem, når de er opmærksomme på hurtigt at køre væk hvis kranen er på vej.

**7a.** Stativer som har en fast plads, er den optimale situation for bådejerne og kranføreren. Der skal ikke justeres og rettes til. Fast vinterplads til alle bliver dermed mere realistisk.

**7b.** Stativer der skal flyttes er virkelig tidslugere. Der skal anvises en plads. De fleste stativer er for tunge til at flytte rundt på for personer, og bør derfor håndteres maskinelt. Underlaget på vinterpladsen er ikke egnet til at skulle flytte rundt med stativerne i en finjustering. Derfor vil der komme overraskelser i sidste øjeblik under optagning, som koster masser af tid, der skal trækkes fra ved næste båd, som kommer til at vente selvom de har aftalt en fast tid.

**8a.** Tyveri fra bådene i vandet og på land kender vi fra tid til anden. En åben sigt fra hovedtrafikvejen vil gøre området mere tyverisikret. En video overvågning må anbefales etableret. Et alternativ er et vagtværn som dog bør overvejes nøje pga. faremomentet i en konfrontation med tyvene.

**9a.** Telt eller ikke telt. Skal der tages hensyn til, at nogle har og nogle gerne vil have deres båd under telt når den står på land. Skal der være mulighed for at komme under telt ved reparationer. I så fald skal det beskrives og tages med i en KBL bekendtgørelse.