**Bilaga 5**

1.(2)

**Motion till TSS styrelse och årsmöte i mars 2014**

**Angående maxvikt för båtar på TSS slip med avseende på markförhållanden och båtvagn.**

Denna fråga har diskuterats vid ett flertal tillfällen genom åren. Jag har grunnat lite på denna fråga och den har för egen del aktualiserats lite då jag skulle vilja byta upp mig i båtstorlek men begränsas av TSS regler som gäller för maxvikt för båt på slipen.

Moderna segelbåtar för semesterbruk med en given storlek/längd tenderar att bli tyngre än motsvarande båt av äldre årgångar. Några exempel som jämförelse. En Omega 36 som tillverkades under 80/90-talet väger ca 5,0 ton, en Contrast 36 från samma tidsperiod väger ca 5,5 ton. En Hanse 355 (något kortare men bredare båt än Omega och Contrast) och som tillverkas idag väger ca 6,4 ton. Går man upp ytterligare en fot till ca 37 fots längd ligger många moderna båtar idag kring eller över 6,5 ton. Bredden på moderna segelbåtar i ovan nämnd storlek är ofta 3,50 – 3,70 m.

Som ni förstår har jag själv funderingar på att byta upp mig men begränsas av klubbens regler. Om jag ändå väljer att byta till en modernare och något större båt än den jag har kommer jag tvingas byta klubb för att kunna vinterförvara den.

Nu har ju TSS ett avgiftssystem som jag tycker är hyfsat rättvist och där avgiften delvis är beroende på båtens storlek. Om fler tänker som jag kommer klubben drabbas av intäktsbortfall. Hur stora dessa blir med tiden beror ju på hur många som funderar i mina banor. Helt klart är dock att om inte klubben anpassar sig till moderna tider och båtar så kommer klubben på sikt tappa medlemmar och intäkter vilket gör det svårare för klubben att fortleva när färre medlemmar med förhållandevis mindre båtar ska täcka löpande underhållskostnader för klubbens anläggningar. Detta kommer i sin tur kräva högre avgifter för de som har mindre båtar.

Vad är det då som gör att klubben har en gräns på 6,0 ton. Båtvagnen Slamkryparen har jag för mig är konstruerad för att kunna ta båtar upp till 8 ton. Det borde rimligen finnas en inbyggd säkerhetsmarginal så tillvida att vi skulle kunna ta upp 8 tonsbåtar om vi ville utan att riskera att vagnen skadas. Att ha en säkerhetsmarginal för att inte belasta/slita på vagnen onödigt hårt känns ju rätt. Att ha en marginal på 25% är dock kanske inte nödvändigt om vagnen ändå ska klara 8 ton. Att vagnen vid ett flertal tillfällen gått sönder har väl inte berott på att för tunga båtar hanterats utan har väl egentligen berott på andra orsaker. Nu senast t ex sönderrostade bultar som vid återkommande service kanske skulle blivit bytta för länge sedan.

Markförhållandena har också varit ett argument för att kraftigt begränsa maxvikten. Där har jag ingen kunskap men det verkar ju som om den förstärkning som gjordes när TSS skaffade Slamkryparen i form av mattor och fyllning samt fackverkskonstruktionen som gjordes av den gamla rälsen verkar ju ha fungerat väl. Mig veterligen har inga olyckor inträffat pga att markförhållandena varit undermåliga.

Om maxvikten kunde höjas med 0,5 ton till 6,5 ton skulle mina och andras möjligheter att hitta en passande båt för familjen avsevärt förbättras. Min tro och förhoppning är att det inte skulle innebära några nackdelar för klubbens anläggningar. Då den vagn vi nu har börjar bli gammal och inte håller i all evighet utan en allt större underhållsbudget kan ett alternativ vara att TSS ser sig om efter en nyare begagnad Slamkrypare/Sublift med större kapacitet.

2.(2)

**Jag vill därför med denna motion att TSS undersöker och överväger möjligheten samt beslutar att höja maxvikten för båtar att ta upp på slipen till 6,5 ton. Jag föreslår också att TSS undersöker möjligheterna att införskaffa ny vagn med större kapacitet.**

**Hälsningar**

**Tomas Nordh**

**Huddinge 2014.01.10**

**Styrelsens svar på motion och förslag angående ökad vikt för båtar på TSS slip:**

Innan vi kan ta beslut att acceptera ökad vikt för båtar på TSS slip vill styrelsen att följande genomförs:

• Inspektioner av rampens skick och bärighet med hjälp av dykare (planeras denna säsong).

• Studie av hur en typisk segel resp. motorbåt i storleksklassen 6.5ton ser ut och har för geometri, så att vi vet att slipvagnen klarar av att hantera dem.

När dessa båda aktiviteter är genomförda och visat att vi klarar av att ta hand om sjösättning och upptagning av större båtar, tar styrelsen beslut om att välkomna ett begränsat antal medlemmar (2-3) med båtar i storleken 6,5 ton att vinterförvara sin båtar på slipen. Om vi under kommande säsong inte upptäcker ytterligare problem med större och tyngre båtar, tex markens bärighet, så tar styrelsen ny ställning till att permanent tillåta en ökad båtvikt för våra medlemmar.