

## Kort sammanfattning om kanal mellan Uddevalla och Vänersborg

Uddevalla kanal är en tänkt kanal mellan Västerhavet och Vänern. Frågan om denna kanal väcktes första gången under senare delen av 1600 talet och har under historiens lopp återuppstått åtskilliga gånger. Grundliga utvärderingar gällande kanalen har gjorts två gånger, 1909 och 1967. I utredningarna ställdes alternativet att bygga ny kanalanläggning till Uddevalla mot alternativet att utveckla befintlig sträckning i Trollhätte kanal. I båda utredningarna avslogs en ny kanalsträckning mellan Uddevalla och Vänersborg och det ansågs vara mer lönsamt att investera och utveckla den befintliga farleden mellan Göteborg och Trollhättan.

Idag har frågan om en ny kanal mellan Uddevalla och Vänersborg återigen tagits upp, främst på grund av klimatförändringarna som råder. Klimatförändringarna kommer i framtiden leda till ett ökat behov av avtappning från Vänern och även antalet dagar som maximal avtappning krävs kommer att öka. De geologiska förutsättningarna i Göta älv medför begränsningar i avtappningen och det är därför viktigt att finna lösningar till det framtida behovet av ökad avtappning för att undvika översvämningar.

En kanal mellan Uddevalla och Vänersborg skulle innebära en sjöväg på dryga 35 kilometer till havet, vilket kan jämföras med 80 kilometer som är längden på dagens sträckning till havet via Trollhätte kanal. Höjdskillnaderna i terrängen på sträckningen mellan Uddevalla och Vänersborg gör att det krävs slussning i båda ändarna av kanalen. I den västra delen skulle en slussstrappa med lyfthöjd på 36 meter efterföljt av två enkelslussar på 9 meter vardera behövas. I östra delen krävs istället en enkelsluss för att sänka kanalen från 54 meter till Väterns nivå som är på dryga 44 meter. På grund av att kanalen till viss del skulle ligga på högre höjd än Vänern, skulle det krävas pumpanläggningar för slussvattnet samt för vattenförluster genom läckage och avdunstning. En överhöjd kanal med slussar i vardera ända är därmed ingen passande lösning för att uppfylla behovet om ökad avtappning av Vänern.

Göta älv är det mest skredtåta områdena i landet och utredningar visar att riskerna för erosion kommer att öka med ett förändrat klimat. Skred kan påverka många värden längs med Göta älv, så som infrastruktur och bebyggelse, och leda till stora samhällskostnader. I rapporten *Skredrisker i Göta älvdalen i ett förändrat klimat (SGI 2012)* framgår det nödvändigt att vidta åtgärder så att tappningen i älven kan ökas samtidigt som skredriskerna minskas. I rapporten framgår det också att sjöfarten har endast marginell effekt på skredrisker i Götaälvdalen. Sammantaget beräknas åtgärderna för att skredsäkra älvdalen kosta fyra till sex miljarder kronor beroende på flöde. De nuvarande slussarna i Trollhättan beräknas ha en livslängd fram till 2030, därefter behöver slussarna bytas ut om fortsatt verksamhet ska kunna bedrivas. Om åtgärderna för skredsäkring samordnas med byggnation av nya slussar i Trollhättan skulle sten från slussbyggnationen kunna återanvändas i skredsäkringen och kostnaderna för skredsäkringen kunna begränsas. Värdet för denna samordning är ännu inte fastställt.