

## VASARECIONEN

## Vasklot, vägar och logistik

Vilka är beslutfattarnas tankar och visioner beträffande Vasklot, vägar och logistik här i Vasa? Orsaken till min fråga kräver kanske en återblick i historien.

Jag började i Vasa Svenska Lyceum 1960. I huvudsak tog jag mig till skolan över isen från hemmet i Sundom nära Näset. Vår och höst var det "Böljan" som gällde och oftast den så kallade Vasklotturen. Upp med cykeln på däck och sen cykla in till stan från Vasklot.

Liv och rörelse i övermätan i hamnen, fartyg anlopte och avgick i en ständigt ström. Sjåarna pratade om risbåtar, sockerbåtar, stycke gods-båtar med mera, som lossade sin last. Andra båtar lastades med prop-sar och andra trävaror av allehanda slag.

Det var i sanning liv och rörelse, mycket trafik och väldigt intressant för en pojke i min ålder. Tyvärr matades denna trafik av i sakta mak. Men vad hände, jo 1970-talet såg ett uppsving i färjetrafiken över Kvarken av sållan skådat slag och trafik en till hamnen var fortfarande intensiv.

Nu hade man också fått väg nummer två till Vasklot.

Numera är det närapå heldörr i hamnen. Färjan går någon gång nu och då och någon annan liten båt anloper sporadiskt. Då får man lära sig det mest vansinniga man hört på länge: bygga ännu en väg till hamnen! Kan någonting bli mera bakvänt?

En parallell till sådana tankar vore väl om de styrande i Vasa för 150 år sedan, efter branden, hade börjat planera att bredda och fördjupa kanalen in till nuvarande Gannla Vasa hamn. Tack och lov hade man förstånd och visioner den tiden. Man flyttade helt somika på hela staden. Vilka är dagens visioner?



Ur logistisk synvinkel ligger Vasklot helt fel. Det är en ö i havet, skriver Sundin. FOTO: ARKIVLINJUS LINDHOLM

Vasklot har spelat ut sin roll som viktig hamn och det hjälper inte ett dugg fastän man skulle bygga fem eller tio vägar till.

Ur logistisk synvinkel ligger Vasklot helt fel. En ö i havet. Det finns absolut ingen orsak att ha alla stora kranbilar och långtradar stående just där över natten. De

sitt bränsle. Men det ligger ju där det ligger av den enkla anledningen att bränslet ska komma sjövägen. Att elda ett kraftverk som ligger ute i havet med träffis är även det helt fel.

Den totala energiförbrukningen som går åt att få träffis att producera energi är större än energimängden man får nytta av. Totala verkningssgraden är således negativ.

Eller finns det någon hemlig plan som man inte vill avslöja?

En god idé som det pratas om är att få till stånd en livskraftig axel Vasa-Umeå. Det lyckas nog inte med hjälp av flera vägar till Vasklot och en ny färja. Det enda rätta är att på allvar sätta i gång med en fast förbindelse över Kvarken. En vägbank med hundra vindmöllor på.

Detta om något skulle innebära ett uppsving för regionen och axeln i fråga.

Till sist mina kommentarer rörande de vägalternativ som föreligger trots att jag anser att hela det projektet är bortkastade pengar.

En tunnel under stan med en av stäckare till torggrotan därrill och kanske även till Brändö bro och vidare duktigen så kan vi brösta oss med att vi liknar storsstäderna ute i världen. De har alla sådana vägtunnlar.

En väg över Södra Stadsfjärden skulle kunna bli en turistattraktion med några nya gröna öar efter en rejäl muddring av fjärden i samma svep. Silorna kunde med fördel användas som fyllnadsmaterial.

En väg söder om Stadsfjärden genom Sundom med flera byar skulle dock, förutom kostnaderna, också innebära en kapitalförstoring av stora mått i form av förstörelse av skogs-, jordbruks- och tomtmark och är sålunda med andra ord ett helt förkastligt alternativ.

**Göran Sundin**