

Kustbanearbetsgruppens ställningstagande till Trafikledsverkets utredning om utvecklingen av Kustbanan

Regeringen har i samband med budgetförhandlingarna i höstas beslutat att rikta ett anslag på 80 miljoner euro till banavsnittet Köklax–Karis. Anslaget ingår i investeringsbilagan till regeringsprogrammet.

För Kustbanans avsnitt Köklax–Karis och Karis–Hangö har Trafikledsverket gjort en projektutvärdering. För banavsnittet Karis–Hangö har det gjorts en infrastrukturutredning.

Kustbanan har en central inverkan på utvecklingen av den regionala tillväxten och livskraften i Kyrkslätt, Sjundeå, Ingå, Raseborg och Hangö. Därför föreslår Kustbanearbetsgruppen att regeringsperiodens anslag på 80 miljoner euro ska i enlighet med de regeringsbeslut som redan fattats riktas till genomförandet av alternativ **2 (K-VE2)** för utveckling av banavsnittet Köklax–Karis.

Projektutvärdering av kustbaneavsnittet Köklax–Karis:

I behovsutredningen presenteras för banavsnittet Köklax–Karis projektutvärderingar av grundliga reparationer av Kustbanan, och av utvecklingen av banavsnittet i fråga. Målet för den regionala kustbanearbetsgruppen är att satsa på de utvecklingsprojekt som föreslagits för Kustbanan. Däremot ska ombyggnadsprojekten genomföras av banhållaren (Trafikledsverket) med ett separat öronmärkt anslag för tekniskt underhåll.

Det centrala målet med åtgärderna är att göra det möjligt att utveckla närtågstrafiken från Hangö till Helsingfors via Ekenäs, Karis, Ingå, Sjundeå och Kyrkslätt. Till skillnad från den prognos som ligger till grund för utredningen visar områdets egna markanvändningskalkyler en 25-procentig ökning av antalet resor på banavsnittet Kyrkslätt–Karis fram till år 2050 jämfört med nuläget.

Utvecklingsalternativ 2 (inklusive den dubbla spårsträckan vid Sjundeå) erbjuder den bästa möjligheten att utveckla fjärr- och närtågstrafiken på den nuvarande Kustbanan och ökar avsevärt banans tålighet mot störningar.

Den nuvarande Kustbanan betjänar fjärrtrafiken i Finlands tillväxttriangel i minst flera årtionden (det finns inga beslut om avsnittet Salo–Lojo på västbanan och den är i vilket fall som helst planerad att vara enkelspårig), och samtidigt finns det stark utvecklingspotential för lokaltrafiken på detta banavsnitt. Banan hänför sig också till de trafikleder som är kritiska med tanke på försörjningsberedskapen i Södra Finland och med tanke på så kallad Military Mobility.

Kustbanearbetsgruppen anser således att det är omöjligt att motivera något annat än en utvecklingsåtgärd som ger bästa möjliga kapacitet.

Följande motiveringar, som kan härledas ur utredningen, talar för ett genomförande av utvecklingsalternativ 2 (K-Ve2) i projektutvärderingen av avsnittet Köklax–Karis:

- Alternativet gör det möjligt att utnyttja den nuvarande kustbanan genom att vidta nödvändiga tekniska förbättringsåtgärder samtidigt som en dubbel spårsträcka genomförs på banavsnittet.
- Genomförandet av tågstationen och dubbelspåret i Sjundeå möjliggör de bästa förutsättningarna för utveckling av persontågstrafiken mellan Helsingfors och Hangö samt Helsingfors och Åbo. **Planeringen av dubbelspåret i Sjundeå bör inkluderas i planeringen av Trafikledsverkets program så att planeringsarbetet inleds 2025.**
- Alternativet innehåller också de nödvändiga renoveringsåtgärder som föreslås i Trafikledsverkets utredningar och som är en förutsättning för andra utvecklingsåtgärder. Enligt projektbedömningen är en del av de nödvändiga förbättringsåtgärderna brådskande medan en del av förbättringsåtgärderna kan genomföras senare.
- Nyttokostnadsförhållandet mellan utvecklingsalternativen presenteras i projektbedömningen i alternativ K-VE1 0,31 samt i alternativ K-VE2 0,30 vilket omfattar det dubbla spåret i Sjundeå. **Nyttokostnadsförhållandet förbättras avsevärt om åtgärderna vidtas i samband med byggandet av stadsbanan i Esbo och de banavbrott som orsakas därav.**
- De utvecklingsåtgärder K-VE1 som presenteras i projektbedömningen samt de omedelbara åtgärder som identifierats i behovsutredningen bör dock genomföras på det sätt som föreslås i enlighet med tidslinjen 13 i behovsutredningen. Också denna arbetsfas bör kopplas till banavbrotten på Esbo stadsbana, varvid kostnaderna och olägenheterna för tågtrafiken minskar.

Regeringsperiodens anslag på 80 miljoner euro ska därmed i enlighet med de regeringsbeslut som redan fattats riktas till genomförandet av alternativ 2 (K-VE2) för utveckling av banavsnittet Köklax–Karis.

Kustbanearbetsgruppens gemensamma mål för servicenivån:

1. Den persontågtrafik väster om Helsingfors som utnyttjar Kustbanan måste förbättras så att tåg oftare stannar i alla kommuner i Västra Nyland.

- Trafiken i västlig riktning betjänar tjänste- och studieresor från Esbo, Kyrkslätt, Sjundeå och Ingå samt beväringarnas möjligheter att ta sig till Dragsvik i Raseborg och Obbnäs i Kyrkslätt, samt trafik till Åbo från de nuvarande stationerna.
- Tiden mellan turerna får inte vara för långa (jfr Kyrkslätt för närvarande) utan de ska uppmuntra till tågtrafik.

2. Det behövs direkta tågförbindelser på avsnittet Hangö–Helsingfors–Hangö så att de betjänar pendlingstrafiken och den övriga vardagstrafiken.

- Det ska finnas fungerande pendlingsturer på sträckan Hangö-Helsingfors–Hangö, det vill säga sådana tåg som är framme i Helsingfors kl. 7.00–9.00 på vardagsmorgnar och som avgår tillbaka kl. 15.30–18.30 (ve ITÄ1).
- Tågstationen i Ingå bör tas i bruk på nytt.
- I fråga om HRT-trafikens västra ändstation, Sjundeå, behövs en höjning av servicenivån (servicenivåklass IV), bland annat eftersom övergången mellan fjärrtågtrafiken och närtågtrafiken då underlättas. Man bör också göra det lättare att använda tågstationen i Kyrkslätt för motsvarande övergångar.

3. Det behövs regelbunden direkttrafik mellan huvudstadsregionen och Hangö med mellanstationerna under veckosluten.

- På lördagar och söndagar behövs sådana tågturer på avsnittet Helsingfors–Hangö–Helsingfors som stannar vid alla mellanstationer.
- Tidtabellerna ska också anpassas till behoven vid garnisonerna i Dragsvik och Obbnäs.

4. Godstransporterna och deras eventuella investeringar får inte glömmas bort då det gäller Kustbanan. Hangö hamn är Finlands enda garanterat isfria djuphamn, det är fråga om en spårförbindelse som är central med tanke på försörjningsberedskapen och krissituationer.

- Västra Nyland har vid sidan av hamnarna potential för att öka godstrafikbehoven inom tillverkningsindustrin (bland annat Joddböle).
- Godsterminalerna bör allmänt sett utvecklas i huvudstadsregionen.
- Potentialen hos det nu elektrifierade järnvägsspåret Hangö–Hyvinge bör utnyttjas fullt ut.

Hangö stad, Raseborgs stad, Ingå kommun, Sjundeå kommun, Kyrksläotts kommun