

Initiativ: Utvecklingsplan för Kustbanan

Kustbanan, det vill säga den nuvarande järnvägsförbindelsen mellan Helsingfors och Åbo, är en av Nylands viktigaste trafikkorridorer. Längs Kustbanan reser dagligen tusentals nylänningar samt resenärer från andra delar av landet. Kustbanan behöver satsningar och utveckling även om hela Västbanan en framtida dag förverkligas. Dessa behöver planeras så att den västnyländska regionens livskraft i alla scenarier stärks och inte försvagas.

I de västnyländska kommunerna Hangö, Raseborg, Ingå och Sjundeå finns betydande farhågor kring planerna på Västbanan, i synnerhet när det gäller den planerade bansträckningen mellan Salo och Lojo. Enligt Trafikledsverkets konsekvensbedömning skulle all fjärrtågstrafik på Kustbanan upphöra om Västbanan förverkligas i helhet. Även Nylands förbund har tagit fasta på detta, vilket vi vill ifrågasätta.

Detta skulle innebära att Västnyland förlorar sin direkta tågförbindelse till Åbo och att regionen i stället hänvisas till långsammare och mindre konkurrenskraftiga tågförbindelser, i praktiken närtågstrafik trots att avståndet talar mer för fjärrtåg och en trafik som riskerar bli dyr för kommunerna i fråga. Det är en helt annan sak att pendla med tåg från till exempel Karis till Helsingfors, än från Alberga. Kommunerna väster om Sjundeå har inte ens möjlighet att gå med i HRT (HSL).

Fjärrtågstrafiken är alltså av central betydelse för regionen. I praktiken skulle dessa två nämnda förändringar ha en klart negativ inverkan på regionens livskraft och invånarnas levnadsförhållanden.

Mot denna bakgrund ställer vi oss frågande till att Nylands förbund så kraftfullt driver Västbanan som har negativa konsekvenser för flera av förbundets medlemskommuner. Dessutom förefaller motsvarande inressebevakning för Kustbanan saknas från förbundets sida, trots att flera faktorer talar för utvecklandet av den befintliga förbindelsen.

Senast den 15.12 framhöll Nylands förbunds ledning möjligheten att ansöka om EUfinansiering för Västbanan. Samtidigt har det redan under flera år funnits – och även fortsättningsvis finns – möjlighet att ansöka om EU-stöd för renovering och utveckling av Kustbanan. För detta alternativ har Nylands förbund dock inte visat motsvarande engagemang. Speciellt denna höst torde det stå klart att Kustbanans chanser till EU-stöd ökar nästa finansieringsperiod i och med att militär mobilitet ska få en större tyngd bland kriterierna.

Vi vill vara tydliga: vi förespråkar en utveckling av Kustbanan och att fjärrtågstrafiken bibehålls på minst nuvarande servicenivå. Vi anser att det är Nylands förbunds uppdrag att lika aktivt driva detta i sin kommunikation och sitt påverkansarbete. I nuläget upplever vi att Nylands förbund i stället valt en linje som medvetet försämrar framtidsutsikterna för de västnyländska kommunerna, vilket vi inte anser vara ett korrekt agerande.

Med anledning av detta överlämnar vi undertecknade detta initiativ till Nylands förbundsstyrelse. Vi anser att styrelsen bör anta en strategi för utvecklingen av Kustbanan som utgår från de västnyländska kommunernas intressen.

Strategin bör omfatta grundförbättring av Kustbanan, som faktiskt behövs i alla scenarier, till samt utveckling av mötesplatser längs banan. Det förra har enligt uppgift en kostnad om cirka 140 miljoner euro, det senare 40–60 miljoner euro.

Förutom att säkerställa att dagens servicenivå för den så otroligt viktiga fjärrtågstrafiken längs Kustbanan bibehålls bör Nylands förbund främja utvecklingen av närtågstrafiken mellan Hangö och Helsingfors.

Det finns dessutom ett tydligt behov av pendlingsförbindelser i riktning mot Åbo, eftersom många personer dagligen pendlar från Raseborgsregionen till Åbo. Möjligheterna att utveckla tågtrafik på sträckan Hangö–Riihimäki bör även utredas.

Vi anser dessutom att Nylands förbund, i samarbete med Hangö, Raseborg, Sjundea och Ingå, bör utreda intresset för utveckling av markanvändningen i anslutning till stationsområdena. Detta skulle på lång sikt stärka Västnylands möjligheter att dra nytta av tillväxten i Nyland. Därutöver bör Nylands förbund aktivt verka för att staten ansöker om EUfinansiering för utveckling och förbättring av Kustbanan. Med tanke på att Kustbanan är en så kallad digitågbana och att flera TEN-T-hamnar samt centrala aktörer inom försvar och beredskap finns längs sträckningen, bedömer vi att möjligheterna att erhålla EU-finansiering är avsevärt större för Kustbanan än för Västbanan. Även nya arbetsplatser för flera tusen planeras som bäst längs med Kustbanan i Västnyland.

Vi undertecknade föreslår därför att Nylands förbund:

- utarbetar en utvecklingsplan för Kustbanan i enlighet med de västnyländska kommunernas behov och önskemål. Planen ska antas av Nylands förbunds styrelse och utgöra grunden för förbundets påverkans- och lobbyarbete. Planens kärna ska vara förbättring av Kustbanans infrastruktur, bevarande av nuvarande tågtrafik mellan Helsingfors och Åbo samt utveckling av närtågstrafiken mellan Hangö och Helsingfors.
- aktivt främjar möjligheten att ansöka om EU-finansiering redan under år 2026.
- tydligt och aktivt lyfter fram möjligheterna med utvecklingen av Kustbanan i sin kommunikation och sitt påverkansarbete.

Henrik Wickström, riksdagsledamot, Ingå

Johan Kvarnström, riksdagsledamot, Raseborg