



Nästa år upphör alla virkestransporter genom centrum. Lagringsplatsen för virke i Vasklot flyttas till Laihela. FOTO: ERIK ÅHMAN

Hoppfullt för Vasklotbanan

Trafikverket vill att Vasa stad köper Vasklotbanan. För tillfället är det inte ett alternativ, säger stadsdirektören.

Järnvägen mellan Vasklot och järnvägsstationen i Vasa centrum hänger för tillfället löst. Trafikverket vill sluta underhålla den för att spara pengar.

I höstas fördes en diskussion om banproblematiken mellan Vasa stads och Trafikverkets representanter

– Bland annat togs det upp huruvida Vasa stad eventuellt skulle vara intresserad av att ta över underhållet av banan. Efteråt sammanställdes en rapport som ska utgöra underlag för beslutet angående banans framtid, säger stadsdirektör Tomas Häyry.

I nuläget ser Häyry det som rätt osannolikt att staden skulle ta över ansvaret för bansträckan ut till Vasklot, som Trafikverkets utredning föreslår.

NÅGOTSLUTGILTIGT beslut existerar ännu inte, men enligt förslaget upphör Trafikverkets underhåll av banan i slutet av 2015 och staten efter-



Vasklotbanan används sällan, men den används. FOTO: ERIK ÅHMAN

strävar att Vasa stad tar banan i besittning som ett privat spår.

– Det finns enstaka fall i landet där man har frångått det statliga ägandet av järnvägen, men i nuläget har jag svårt att se att det skulle vara lösningen här. Att Vasa stad tar över underhållet är knappast det bästa alternativet, säger Häyry.

Markku Numminen, teknisk di-

rektör på Trafikverket, säger att över 1000 kilometer järnväg i Finland är privatägd. Speciellt vanligt är det i hamnar.

Enligt utredningen kostar underhållet av banan 36 000 euro per år. 2014 gjorde man förändringar för 15 000 euro och materialanskaffningar för 70 000 euro. De totala underhållskostnaderna för banan uppgick till 121 000 euro.

HÄYRY ÄR trots allt inte orolig för banans fortsatta existens. Han ser stora möjligheter.

– Om man enbart tittar på kostnadsberäkningar kan jag förstå att

Midway Alignment of the Bothnian Corridor

• "Midway Alignment of the Bothnian Corridor" drivs av Kvarkenrådet och är ett samarbetsprojekt mellan Vasa stad och Umeå kommun och även andra parter.

• Projektet, med finansiering från bland annat EU, strävar efter att utveckla transportrutten över Kvarken mellan Finland och Sverige för både godstrafik och passagerare.

• Ett mål är ett helt nytt Kvarkenfartyg.

man överväger att lägga ner banan. Men om man ser det ur ett lite bredare perspektiv och tar i beaktande att Vasaregionen har den största exportgraden i Finland och ser över hur stor betydelse banan har för utvecklandet av Kvarkensamarbetet – då är jag inte orolig.

– Att lägga ner banan skulle vara att skjuta exportpolitiken, som är livsviktig för Finland, i foten, säger Häyry.

DEN 29 SEPTEMBER kommer trafik- och kommunminister Paula Risikko på besök till Vasa, bland annat för att diskutera banfrågan.

På det mötet kommer också Kvarkenrådets direktör Mathias Lindström att närvara. Också han är hoppfull inför Vasklotbanans framtid.

– Om den här transportsträckan försvinner kommer det att försvåra vår verksamhet betydligt. Med de framtidsplaner som finns för Kvarkenstrafiken, speciellt med Midway Alignment-projektet, ser jag det som ganska orealistiskt att banan helt och hållet läggs ner.

– På ett eller annat sätt kommer en lösning att nås.

MARKKU NUMMINEN på Trafikverket säger att han har fått väldigt positiva signaler från Vasa stad.

– Jag fick uppfattningen att Vasa stad var väldigt nyfiken på banan och skulle utreda dess användningsmöjligheter. Än så länge existerar ingen annan b-plan för banan om Vasa inte är intresserat av ett köp. Som vi ser det är det den allra bästa – och än så länge den enda – lösningen.

Förutom underhållskostnader uppskattar Numminen att ett markköp av statens järnvägar brukar röra sig kring 1 000 euro per meter.

Ett slutgiltigt beslut i frågan torde komma inom några månader.

Linn Jung
linn.jung@vasabladet.fi
06-7848 200

”Att lägga ner banan skulle vara att skjuta exportpolitiken i foten”.

TOMAS HÄYRY
STADSDIREKTÖR